LOT POLSKI

ORGAN·LIGI·OBRONY·POWIETRZNEJ·I·PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ·AEROKLUBU·RZECZYPOSPOLITEJ·POLSKIEJ·

ROK VII. — Nr. 11 (74). LISTOPAD 1929.



Nowy amerykański 3 silnikowy płatowiec transportowy nad górami.

B. J. POPŁAWSKI

Ustalmy nareszcie polskie słownictwo lotnicze!



Ludzie średniowiecza roztrząsali z łatwością odwieczne praktyki żeglarzy...

Oczyszczanie języka z naleciałości obcych jest dążeniem zrozumiałem. Czynimy to pod hasłem — powiedzmy—„samowystarczalności" w dziedzinie językowej. Ale prócz samowystarczalności, która każe nam budować naprzykład domy z materjałów krajowych, istnieje jeszcze rzecz druga, niemniej ważna, normalizacja, dzięki której wszystkie okna w domach budujemy naogół tego samego, normalnego kształtu.

Dlaczego jednak w budowaniu naszego słownictwa lotniczego wolno jest zapominać o powyższych prostych zasadach?

Dlaczego już rok dziesiąty każdy obywatel Polski może dowoli eksperymentować na żywem ciele polskiej terminologji lotniczej, urabiając ją każdy na własną rękę, podług własnego dzielnicowego widzimisię?

Dlaczego w wyniku tego stanu rzeczy naszym pracownikom lotnictwa nie danem jest często porozumieć się bez mozolnych wyjaśnień?

Dlaczego naprzykład nie możemy się dotąd zdecydować na wybór nazw tak zasadniczych jak:

— lotnictwo, czy aeronautyka,
— samolot czy płatowiec,
— wodnosamolot czy wodnopłatowiec?

A może samolot, to maszyna z silnikiem, bez niego zaś nazywać się ma płatowcem? Czy aby napewno? Wszak niepewność jest wrogiem lotnictwa!

Dlaczego, jednem słowem, nie posiedliśmy dotąd ustalonego, przez wszystkich przyjętego, mianownictwa lotniczego?

Wiemy, że istnieje instytucja, która ma sobie powierzone czuwanie nad zajmującą nas tutaj sprawą Instytucją tą jest Podkomisja Słownictwa Lotniczego w Polskim Komitecie Normalizacyjnym. Niestety nie widzimy wcale wyników jej pracy. Tymczasem zaś sprawa jest wprost paląca.

Jakżeż możliwa jest praca zorganizowana, ścisły sposób myślenia techników w atmosferze dowolności słowniczej? Jak można mówić o czemś, co niewiadomo jak się właściwie powinno nazywać i z czego się składać...

Olbrzymia większość naszych lotniczych nazw technicznych zupełnie nie jest ustalona i od lat dziesięciu stanowi utrapienie tych, którzy stykają się z niemi bezpośrednio. Zwłaszcza ciężkiem jest położenie, gdy chodzi o sprawy materjałowo-inwentarzowe. Nie może się to przyczyniać do porządku i wydajności w gospodarce kosztownym sprzętem lotniczym!

Ustalenie jednoznacznego, przejrzystego, praktycznego słownictwa lotniczego jest sprawą, wołającą o jak najszybsze załatwienie. Nie możemy się zadowolić pewnością, że za x lat słownik lotniczy, doskonały pod każdym względem, kompletny od A do Z, ujrzy światło dzienne. Może to okazać się załatwieniem zbyt późnem. Lotnictwo rozwija się żywiołowo i metody opracowywania naszego słownika powinny to uwzględniać. Inaczej praca pójdzie na marne, dając dzieło imponujące ale... przestarzałe.

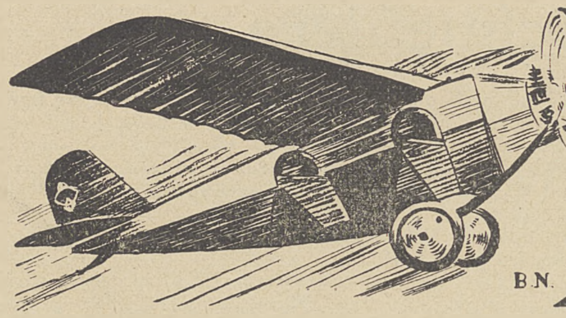
Nie mam w tej chwili zamiaru zastanawiać się nad szczegółami wykonania tej bezsprzecznie olbrzymiej pracy, jaką będzie ostateczne uporządkowanie naszego słownictwa lotniczego. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na konieczność szybkiego opracowania wyników pracy słowniczej oraz natychmiastowego podawania ich do wiadomości i użytku zainteresowanych.

W żadnym razie nie można zwlekać z tem dłużej, tembardziej, że niema racji ani powodu odkładania wprowadzenia w życie ustalonych już słów do czasu opracowania ich w większej ilości.

Dowiedzmy się w końcu jak się nazywa po polsku aeroplan (samolot czy płatowiec?), a następnie, w jakiś czas potem, przyjmijmy do wiadomości jeszcze drugi, trzeci, czwarty wyraz zasadniczy, a będziemy przynajmniej zorjentowani co do czasu opracowania całości i zadowoleni z pozyskania nareszcie praw obywatelstwa dla kilku pierwszych ustalonych terminów lotniczych.



...ale my mamy stokroć trudniesjze zadanie w dzisiejszym wieku gorączkowego rozwoju lotnictwa. Lotnictwo żywiołowo wdziera się w nasze życie, nawet język musimy dostosować do nowoczesnych wymagań. Wszystkie narody, przodujące w lotnictwie, mają już ściśle ustaloną terminologję lotniczą. A my?



LOT POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI

Ruchliwy Aeroklub Akademicki w Krakowie zorganizował w dn. 6 października wespół z Komitetami Wojewódzkiemi L. O. P. P. w Krakowie i Katowicach pierwsze zawody klubowe dla pilotów p. n. „Lot południowo-zachodniej Polski".

Na całość zawodów składały się 3 próby:

a) przelot na trasie Kraków — Częstochowa — Katowice—Kraków—około 300 km,

b) osiągnięcie wysokości 1500 m. w najkrótszym czasie,

c) lądowanie w oznaczonym prostokącie.

Do udziału dopuszczeni byli piloci zarówno wojskowi, jak cywilni. Również była dowolność maszyn. Obok awionetek, mogły stawać płatowce wojskowe, gdyż samoloty były klasyfikowane jedynie według mocy silnika.

Dzielono je na 3 grupy: do 1-szej zaliczały się samoloty zaopatrzone w silniki o mocy do 60 KM, do 2-giej — od 61 do 120 KM, do 3-ej — od 121 do 300 KM. Różnica w ocenie wyczynów płatowców poszczególnych grup polegała na odpowiedniej punktacji. Gdy maszyny z grupy pierwszej otrzymywały za przelot zasadniczo 90 punktów, grupa druga miała 75, a trzecia—tylko 60. Mimo to, wobec dodatkowego wynagradzania szybkości bez względu na grupę, maszyny o mocniejszych silnikach miały najwięcej szans i tylko przypadek zrządził, że znalazły się one na końcu.

Na przyszłość należałoby unikać mieszania 45-konnych awionetek z Bréguet'ami i Bristol'ami.

Do zawodów zgłoszono 22 płatowce: 9 będących własnością wojska, 8—klubowych, oraz 5 prywatnych właścicieli. Startowało 18, w czem 9 awionetek krajowej produkcji, a mianowicie: 3 szt. DKD (Działowskich), 3 JD2 (Sekcji Lotniczej), 1 RWD (Sekcji Lotniczej), 1 DUS 3 (pp. Dąbrowskiego i Uszackiego) i 1 PWS 4 (Podlaskiej Wytwórni Samolotów). Przelot ukończyło całkowicie 15 maszyn (w tem krajowych awionetek 8).

Jeszcze bardziej różnorodnie niż maszyny, przedstawiali się piloci. Obok znanych asów wojskowych, jak np. por. Żwirko, kpt. Babiński, czy por. Więckowski, stanęli adepci—piloci wyszkoleni w roku bieżącym w Aeroklubach Akademickich, a mianowicie: prof. Pruszkowski i dyr. Pawłowski z Aer. Akad. Warszawskiego oraz dr. Piotrowski i p. Sido z Aer. Akad. Krakowskiego.

Dr. Piotrowski wykonał wszystkie warunki zawodów, zajmując w ogólnej klasyfikacji dziesiąte miejsce i otrzymując nagrodę p. Szefa Departamentu Aeronautyki (złoty zegarek) dla najlepiej wyszkolonego pilota w klubach. Innym młodym lotnikom pech zepsuł wyczyny. P. Sido, wskutek przypadkowego kapotażu, musiał się wycofać z zawodów zaraz po pierwszym etapie. A liczono na niego bardzo. Prof. Pruszkowski, zdobywając świetny czas wznoszenia się, nie dokończył przelotu z powodu „nawalania" silnika. Podobnie dyr. Pawłowski — wskutek uszkodzenia podwozia. Ogólnie jednak biorąc, najmłodsi dotrzymywali placu i wykazali dużo zacięcia sportowego.

Ostateczne wyniki zawodów przedstawiają się następująco*):

I-szą nagrodę w wysokości 1000 zł. otrzymał por. F. Żwirko na awionetce Sekcji Lotniczej—RWD. Ponadto por. Żwirko otrzymał srebrną papierośnicę od Aeroklubu Rzeczypospolitej oraz kasetkę, dar Kom. Woj. L.O.P.P. w Krakowie.

II-gą nagrodę—500 zł. otrzymał hr. Skórzewski na Moth'ie.

III-cią—300 zł.—sierż. Działowski na awionetce własnej konstrukcji.

IV-tą—200 zł.—przyznano por. Więckowskiemu lecącemu na PWS 4.

Puhar wędrowny Związku Aeroklubów Akademickich dla klubu, którego członkowie osiągną w zawodach najlepsze wyniki, otrzymał Aeroklub Akademicki w Warszawie. Poza A. A. Warsz., reprezentowane były: A. A. w Krakowie i we Lwowie oraz Lubelski Klub Lotniczy.

Reasumując, można powiedzieć: Lot, mimo braków regulaminowych, udał się znakomicie, spełniając zadanie pierwszych zawodów klubowych z naddatkiem. Nasi najmłodsi piloci spisali się dzielnie. Awionetki polskie dotrzymały placu renomowanym Moth'om, a faworytka RWD zdobyła nowy tryumf, stwierdzając, że jest w Polsce bez konkurencji.

J. Osiński.

*) Szczegółowe dane podaje listopadowy nr. Młodego Lotnika

Dnia 16 października b. r. por. pilot Franciszek H. Żwirko ustalił na awionetce polskiej „R W D-2" światowy rekord wysokości na 4.004 metrów, zatwierdzony oficjanie przez F. A. I.

Zawody o puhar Schneidera.

Rezultat walki o puhar Schneidera był trudny do przewidzenia dla ogółu, zarówno ze względu na siłę silników dotychczas nie stosowanych do jednomiejscowych maszyn, jak i na skład ekip, zmienionych prawie w ostatniej chwili. Anglicy bowiem na krótko przed zawodami zdecydowali wystawić do walki tylko trzy „Supermarine". Dwa z nich zaopatrzone zostały w dwunastocylindrowy motor Rolls-Royce'a o sile dosięgającej 1500 HP. Zaznaczmy też odrazu, że Anglicy zawdzięczają swoje zwycięstwo jedynie nadmiarowi mocy silnika, o wybitnej przewadze nietylko nad włoskiemi Fiatami, lecz również nad motorem Napier, w który był zaopatrzony trzeci angielski samolot, biorący udział w zawodach. Ów trzeci „Supermarine" z silnikiem Napier jest tym, który w 1927 r. zwyciężył w Wenecji, osiągając szybkość 453 klm. na godzinę.

Aby zmniejszyć opór czołowy usunięte zostały w angielskich „Supermarine" profilowane zastrzały, umieszczone między pływakami; pozostawiono tylko zwykłe ściągacze taśmowe. Wszystkie trzy aparaty angielskie miały zapas materjałów pędnych konieczny tylko do wykonania lotu.

Z trzech włoskich maszyn Macchi z silnikiem Fiat, dwie stanowiły ulepszenie typu M. 52, na którym major de Bernardi w zeszłym roku ustanowił rekord szybkości osiągając 512 klm. na godzinę. Pomimo widocznej przewagi silników angielskich, własności aerodynamiczne płatowców włoskich były dużo wyższe od własności aerodynamicznych płatowców angielskich, tak że mimowoli nasuwało się pytanie: jaką szybkość osiągnęłyby Macchi, mając silnik o równie wielkiej mocy.

Loty eliminacyjne miały miejsce w piątek, 6-go września. Samoloty musiały przepłynąć pewną przestrzeń z szybkością minimum 22 klm./godz, poczem odbyć próbę szybkości na bazie 20 klm. i wywodować w określonem miejscu. Wszystkie samoloty biorące udział w zawodach zadośćuczyniły tym warunkom. Skład ekip był następujący:

Anglja: Waghorn na Supermarine Rolls Royce S. 6.
D'Arcy Greig na Supermarine Napier S. 5.
Atcherley „ „ Rolls Royce S. 6.
W rezerwie: Stainforth, 2 samoloty Gloster Napier 6.

Włochy: Dal Molin na Macchi 51 bis
Cardringher „ „ 67
Monti „ „ 67

We właściwych zawodach współzawodnicy musieli przebyć przestrzeń 350 klm., osiągniętą przez siedmiokrotne okrążenie rombu o pięćdziesięciokilometrowym obwodzie, wyznaczonego w zatoce Spithead.

O drugiej popołudniu miał nastąpić start pierwszego współzawodnika. Wystrzał armatni poprzedza zaledwie o parę sekund huk motoru i od strony wyspy Whigh ukazuje się hydro Anglika Waghorna. Po pięknym przelocie w prostej linji, aparat stopniowo się zniża do pierwszego wirażu w kierunku La Manche. Wkrótce znany już jest rezultat pierwszego okrążenia: 5 minut 40 sekund, czyli średnia szybkość wynosi 529 klm. 200 m. na godzinę.

Drugi odlatuje Włoch Dal Molin; widoczna jest odrazu mniejsza szybkość samolotu.

Włoch Cardringher po pierwszem okrążeniu musi wodować z powodu zatrucia gazami; Monti ledwie unika pożaru, mogącego mieć poważne skutki. Atcherley, znany rekordzista, odbywa lot najszybciej. Jest zdyskwalifikowany z powodu nieprzepisowo wykonanego wirażu. I oto rezultaty zawodów:

1. Waghorn. 2. Del Molin. 3. D'Arcy Greig.

W zawodach ustanowione zostały następujące rekordy:

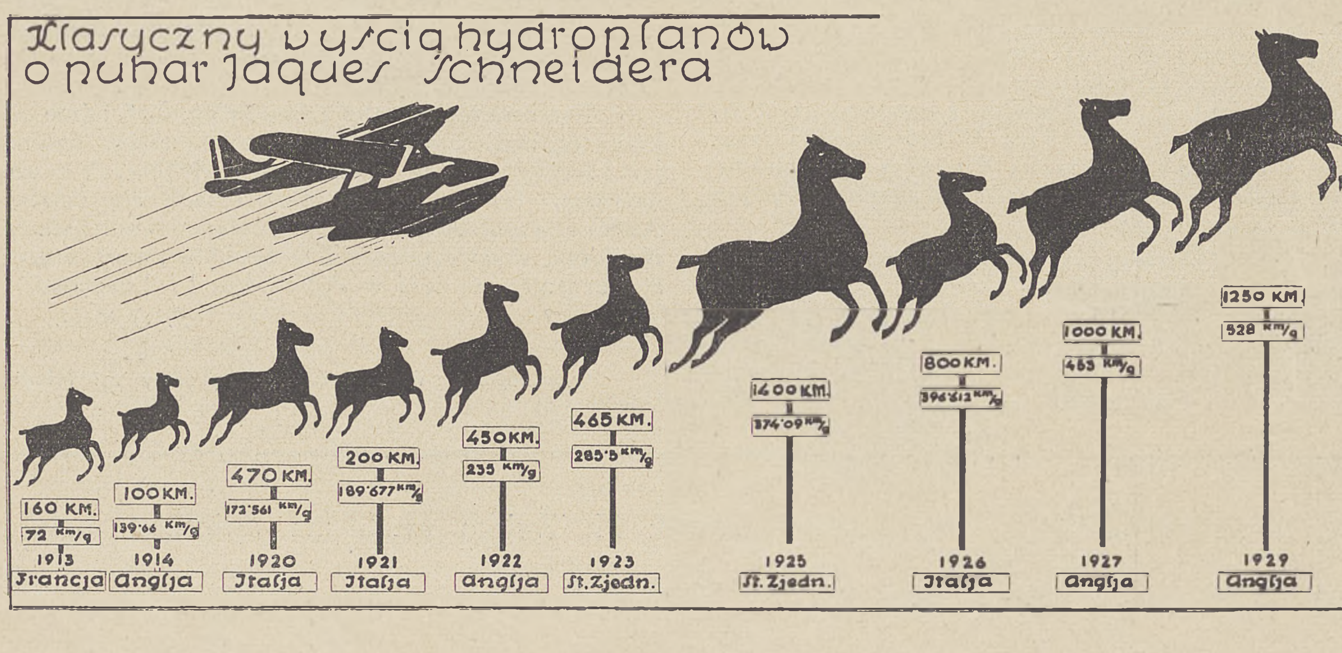
50 klm.	(por. Atcherley)	535.079 klm.	na godz.
100 „	(por. Atcherley)	533.888 „	„
350 „	(Waghorn)	528.678 „	„

Ostatnio światowy rekord szybkości był w posiadaniu de Bernardiego, który osiągnął 512 klm. na godz.

Rekord osiągnięty w zawodach o puhar Schneidera wywołał duże wrażenie i zdawał się niezwyciężonym na dłuższy przeciąg czasu. Sami jednak Anglicy w parę tygodni pobili go, osiągając 572 klm, na godzinę. Jak wiadomo silniki Rolls Royce, wbudowane niemal przed samemi zawodami, nie mogły być należycie wypróbowane i dzięki temu nie dały całej możliwej do osiągnięcia szybkości. Uczestnicy zawodów sami to zauważyli i zdając sobie sprawę z tego, że silnik już znany da lepsze rezultaty — postanowili na jednej z maszyn biorących udział w zawodach wbudować nowy silnik tego samego Rolls Royce'a by ustanowić jeszcze wspanialszy rekord. Dowództwo angielskich wojsk lotniczych zgodziło się na ten eksperyment i oto dowódca eskadry, A. H. Orlebar osiąga jako szybkość maksymalną 593 klm. 399 mtr. na godz., a jako szybkość przeciętną całą lotu 572 klm. 42 mtr.

Narazie nie może oczywiście być mowy o zastosowaniu tych zwycięstw w praktycznem życiu lotnictwa komunikacyjnego. Motor „R" jest drogi i zużywa się po paru godzinach lotu. — Dużo jeszcze czasu minie do chwili, gdy konstruktor przez umiejętne wykorzystanie materjałów, doświadczeń aerodynamicznych i t. d. stworzy samolot pasażerski lub wojskowy, który przy szybkości około 600 klm. na godz. będzie miał te wszystkie zalety, jakie mają dzisiejsze maszyny powszechnie używane. Nie o to jednak chodzi. Wyczyn sportowy Anglików ma olbrzymie znaczenie: pierwszy, a więc najtrudniejszy krok naprzód został zrobiony. Reszta jest kwestją czasu.

Janusz Meissner.





LOT NAOKOŁO ŚWIATA

W ostatnim numerze „Lotu Polskiego" zamieściliśmy kilka zdjęć z lotu „hr. Zeppelina" dookoła świata, nie podając jednak szczegółów tego wspaniałego wyczynu.

Dziś poświęcimy temu przedsięwzięciu więcej miejsca, omawiając w streszczeniu lot jako taki, oraz korzyści realne, jakie Niemcy ze swego zwycięstwa już odnieśli, oraz w przyszłości jeszcze odnieść mogą.

Niewątpliwie lot ten jest olbrzymim sukcesem dla narodu niemieckiego, sukcesem nietylko ściśle lotniczym, ale w równej mierze i politycznym. Umniejszanie lub rozmyślne niedocenianie tego wyczynu byłoby złe pojętą ambicją narodową, gorzej nawet, byłoby szkodliym szowinizmem. Nie łudźmy się co do uczuć, jakie żywi dla nas nasz sąsiad zachodni, ale właśnie dlatego starajmy się uświadomić sobie całą jego siłę w każdej dziedzinie. Niemcy stoją pod względem lotniczym bardzo wysko, a „hr. Zeppelin" potwierdził to raz jeszcze.

Czyn, którego dokonał dr. Eckener, posiada, jak już wyżej było wspomniane, dwojakie znaczenie, ściśle lotnicze i polityczne. Jeśli chodzi o korzyści polityczne, to są i będą one tak wielkie, że pozazdrościć im mogą wszystkie państwa. Okrążając glob nasz, „hr. Zeppelin" zmuszał miljony ludzi do patrzenia na siebie, zachwycania się regularnością podróży, podziwiania wiedzy i wytrwałości załogi swojej, którą stanowili przedstawiciele narodu niemieckiego—jednem słowem lot Zeppelina był najlepszą i najmądrzejszą reklamą, na jaką zdobyć się mogli Niemcy. A któż śmie wątpić dzisiaj w siłę reklamy, dzisiaj w wieku XX-ym, w wieku reklamy?

Potęga jej jest tak wielka, że nawet zimny i wyrachowany dyplomata nie może się jej całkowicie oprzeć.

Ameryka, gdzie ta reklama wszechwładnie panuje, a ludzie najbardziej cenią i wielbią wielkie wyczyny, gdzie z porywczością młodej rasy na te wyczyny reagują, a co najważniejsza, gdzie ludzi tych stać na realne dowody podziwu lub oceny—już dała konkretny zupełnie dowód należytego zrozumienia i oceny lotu Zeppelina. Dr. Eckener mianowicie zakończył pomyślnie w New Yorku pertraktacje z konsorcjum kapitalistów amerykańskich co do uruchomienia stałej komunikacji transatlantyckiej. Do obsługi tej linji—na przeciąg dwuch lat narazie—skonstruowane być mają sterowce w liczbie pięciu. Nie koniec na tem. Dr. Eckener przeprowadził w Buenos Aires wstępne rozmowy z kapitalistami francuskimi i hiszpańskimi w sprawie uruchomienia drugiej linji transatlantyckiej: Sevilla—Buenos Aires. Przybywają więc jeszcze sukcesy handlowe. Uczmy się zwyciężać tak jak Dr. Eckener, to znaczy zwyciązać i umieć zwycięstwo wyzyskać.

A teraz zajmijmy się lotem Zeppelina z punktu widzenia lotniczego, nas z natury rzeczy najbardziej interesującego.

Sterowiec wylatuje 7 sierpnia z Lakehurst do Friedrichshafen, pokrywając tę przestrzeń (8100 km.) w 54.40 godz, szybkość przeciętna — 148 km/godz. Od 15-go do 19-go sierpnia „hr. Zeppelin" przebywa 12.247 km., które dzielą jego bazę od Tokio, zużywa na to 101,49 godzin, przeciętnie 110/godz. Następnie od 23-go do 25 leci nad Pacyfikiem i zarzuca kotwicę w Los Angelos, co czyni 9,653 km. w 79,59 godzin lotu, szybkość przeciętna—120 km/godz. Od 27 do 29-go to trasa Los Angelos—Lakehurst: 4,737 km, 52 godziny lotu, szybkość przeciętna 91 km/godz. Wreszcie od 1-go do 4-go września Lehman (Dr. Eckener pozostał w Buenos-Aires) uskuteczmia swój piąty przelot Atlantyku między Lakehurst i Friedrichshafen, to jest 5100 km w 67,30 godzin, 120 km/godz.

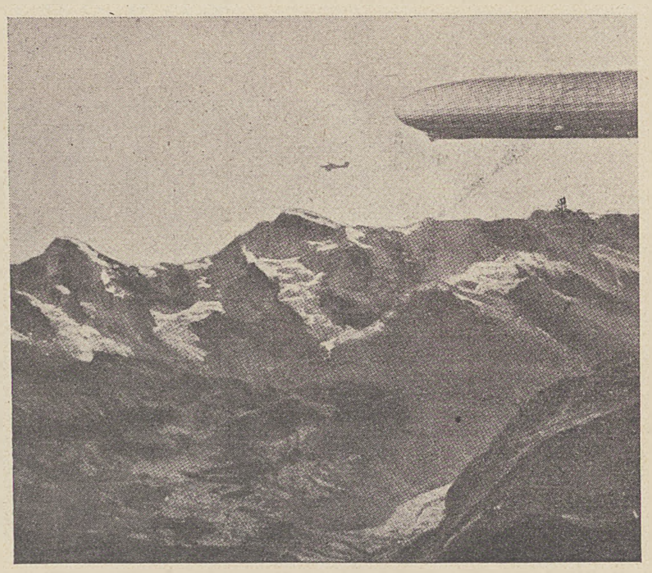
Tak więc w przeciągu niespełna miesiąca „hr. Zeppelin" przeleciał bez przeszkód, bez najmniejszego wypadku, z pasażerami wygodnie zainstalowanymi, — dystans 41,837 km, co przedstawia więcej niż obwód globu ziemskiego na równiku. Całkowity czas lotu — 355,58 godzin, a więc 14 dni, 19 godzin, 58 sekund, a średnia szybkość— 117 km/godz.

Zaznaczyć należy, że lot odznaczał się nadzwyczajną regularnością, termin przybycia do każdej poszczególnej bazy był zgóry podawany i prawie zawsze dotrzymywany. Jedynie w kilku wypadkach niesprzyjające wiatry przeszkodziły Zeppelinowi w punktualnym odlocie. Stacja radjowa funkcjonowała bez zarzutu, co umożliwiało załodze stały kontakt z lądem, który udzielał szczegółowych danych meteorologicznych, a co za tem idzie ułatwiał omijanie niebezpieczeństw. Dr. Eckener okazał się jednym z najlepszych nawigatorów świata i doświadczenie z poprzednich lotów umiał doskonale wyzyskać.

Niemiec więc pierwszy przeleciał ziemię naszą dookoła, historja lotnictwa o tem zapomnieć nie może. Już sam ten fakt, pomijając wszelkie jego korzyści i skutki, wystarcza, by wynagrodzić dr. Eckenerowi i reszcie załogi Zeppelina ich bohaterski trud.

My, Polacy, naśladujmy Niemców w wytrwałem dążeniu do wytkniętych celów, pracujmy, wytężając wszystkie nasze siły, ale pracujmy również systematycznie. Bo myli się ten, kto uważa, że tryumf Zeppelina jest dziełem li tylko szczęścia lub przypadku. Tryumf Zeppelina jest przedewszystkiem dziełem wiedzy nawigacyjnej, długich i żmudnych przygotowań.

J. W.



Zeppelin w drodze powrotnej z lotu naokoło świata nad górami Szwajcarji.

Uroczystość Aeroklubu Akademickiego w Warszawie.

Aeroklub Akademicki w Warszawie obchodził w dn. 20 października uroczystość zakończenia tegorocznego kursu pilotażu. Jest to już drugie w roku bieżącym tego rodzaju święto w A. A. W. W dn. 2 czerwca Aeroklub Warszawski wydał 8 dyplomów pierwszym swoim pilotom, obecnie ukończyło kurs 11 osób.

Uroczystość odbyła się według oryginalnego, zaprawionego miłym humorem, ceremonjału klubowego, znanego już naszym czytelnikom z opisu w numerze lipcowym.

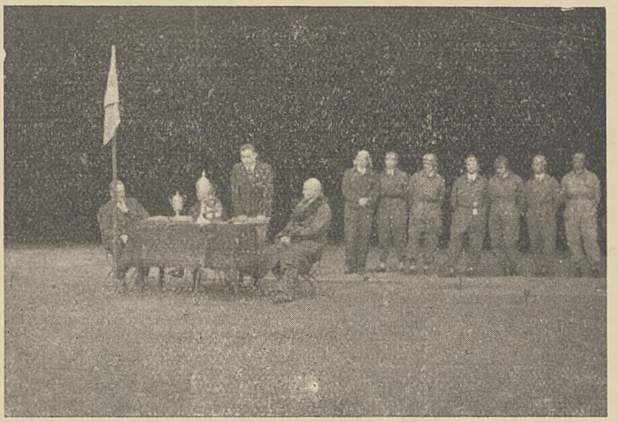
Po zagajeniu uroczystości przez wiceprezesa A.A .Warsz., inż. St. Rogalskiego, przemówieniu prezesa Zarządu Gł. A. A. p. Osińskiego, który zobrazował działalność i potrzeby klubu, oraz sprawozdaniu szkoły, które wygłosił jej kierownik, inż. W. Rychter, nastąpił akt pasowania na pilota przez mistrza ceremonji A. A. W., prof. Pruszkowskiego.

Wyzwoleni uczniowie-piloci, ubrani w combinaisony, podchodzili kolejno do stołu prezydjalnego, klękając przed Mistrzem. Mistrz opuszczał z rozmachem drążek sterowy na ramię delikwenta, oświadczając mu, że zostaje przyjęty do grona pilotów klubu. Następnie kierownik szkoły wręczał dyplom i gratulował. Każdy z pasowanych pilotów otrzymywał bardzo dowcipnie obmyślony herb, odpowiadający jego cechom charakteru i przeżyciom w klubie. Primusowi szkoły, p. Ulanickiemu, wręczono ponadto śmigło z szarfą.

Po pasowaniu nastąpiła druga część uroczystości — rozdanie członkom A. A. W. nagród za wyczyny sportowo-lotnicze. P. pułk. Rayski wręczył por. Żwirce nagrodę Ministerstwa Komunikacji i A. R. P. zdobyte w Locie Poł-zach. Polski, zaś prezes Zarządu Gł. A. A. red. Osiński rozdał nagrody Zw. A. A. i A. A. W. Por. Żwirko otrzymał puhar za światowy rekord lotniczy na RWD. Konstruktorzy zwycięskiej awionetki, pp. Rogalski, Wigura i Drzewiecki, otrzymali przyciski marmurowe z odznaką pilota. Pozatem zostały wręczone nagrody zdobyte w „Locie Poł-zach Polski". A. A. W. otrzymał piękny puhar wędrowny Zw. Aerokl. Akad. a dyr. Pawłowski— statuetkę

Ukazaniu się por. Żwirki towarzyszyły liczne brawa. Również oklaskiwano konstruktorów zwycięskiej awionetki.

Oficjalną część uroczystości zakończyły okolicznościowe przemówienia pp. pułk. Rayskiego i prezesa Zarządu Gł. L.O.P.P. inż. Eberhardta, poczem goście, na czele z p. wojew. Jaroszewiczem, przeszli do hangaru, gdzie w nadzwyczaj serdecznym i miłym nastroju spożyto akademickie śniadanie.



Przemówienie p. Osińskiego, prezesa Z. G. A. A., za nim grupa wyzwolonych pilotów.

Tegoroczny kurs pilotażu A. A. W. trwał od 2. VI. do 10. X. 29 r., poprzedziły go wykłady z zakresu aerodynamiki, budowy płatowców, silników lotniczych, meteorologji, aeronawigacji i prawa lotniczego.

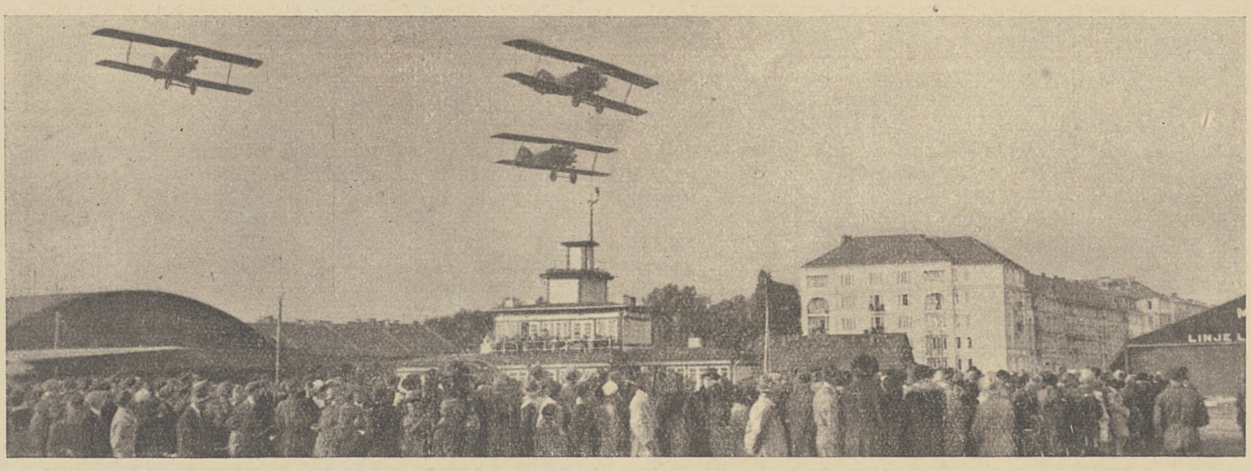
Kurs ukończyli pp.: H. Ulanicki, K. Plenkiewicz, B. Grzeszczak, A. Kocjan, S. Iwanowski, Z. Oleński, J. Wędrychowski, J. Matysiak, W. Litwinowicz, inż. R. Hirszbandt oraz dyr. J. Pawłowski, który oprócz Henriot'a, przeszedł awionetkę JD2.

Wyszkoleni wykonali następujące loty egzaminacyjne: 6 skobli w lewo, 6 w prawo i 3 podwójne — wszystkie zakończone lądowaniem „na punkt"; 2 spirale w lewo i 2 w prawo z wysokości 1000 m; 1 z wysokości 1500 m; 2 lądowania na sygnał, 1 lot godzinny na wysokość powyżej 1500 m; oraz przelot Warzawa — Dęblin — Warszawa z lądowaniem w Dęblinie.

Podczas tegorocznego kursu wykonano w A. A. W. 3134 loty szkolne w czasie 378 godz. 23 min. bez żadnego wypadku z ludźmi. Uszkodzeń płatowców było 4 (kapotaże).

Instruktorami byli piloci: K. Kazimierczuk i W. Nowak.

ZAWODY LOTNICZE



Wielkie zawody lotnicze połączone ze świętem 1-go p. lotn. odbyły się w niedzielę 20.X na polu Mokotowskiem w Warszawie.

LOTNICTWO CYWILNE W BUŁGARJI

Początki lotnictwa bułgarskiego.

Początki lotnictwa w Bułgarji datują się od czasów wojen bałkańskich w roku 1912. W tym to czasie, pod kierownictwem paru cudzoziemskich instruktorów-lotników, a m. in. Rosjanina Kostina i Szwajcara Burżo, którzy zgłosili się jako ochotnicy do armji bułgarskiej, powstają pierwsze bułgarskie kadry lotnicze, których członkowie, wyszkoleni zagranicą, powracają do kraju, by walczyć na froncie. W czasie tej wojny Bułgarja posiada już kilka płatowców własnych, sprowadzonych z zagranicy.

Przed wojną światową rozwój bułgarskiego lotnictwa wojskowego postępuje naprzód wielkiemi krokami dzięki wybitnej pomocy Niemiec, dających temu krajowi swych instruktorów i ułatwiających szkolenie pilotów bułgarskich zarówno w Niemczech jak i w samej Bułgarji.

Bułgarskie lotnictwo powojenne.

Po przegranej wojnie, na mocy traktatów pokojowych, Bułgarja została całkowicie pozbawiona lotnictwa wojskowego. Cały swój materjał lotniczy musiała wydać Aljantom, a personel zdemobilizować.

Nie mogąc posiadać lotnictwa wojskowego, postanowiła Bułgarja stworzyć własne lotnictwo cywilne, pozostające na usługach państwa.

Cywilna służba lotnicza została zorganizowana w Bułgarji przez dyrekcję poczt, telegrafów i telefonów. Pierwsze jednak lata powojenne były dla tego wycieńczonego walką i pokonanego kraju bardzo ciężkie, to też szczupłe kredyty, przeznaczone przez rząd na lotnictwo w tym czasie, zaledwie wystarczały na konserwację lotnisk i hangarów istniejących, oraz na szkolenie pierwszych cywilnych pilotów.



Góra Pizia w Bułgarji.

Wielka wytrwałość pokonała jednak wszelkie piętrzące się przeszkody, dzięki czemu ze skromnych kredytów rządowych zakupiono w latach 1922 — 1923 we Francji „Caudron'y" i „Henriot'y", w Anglji zaś „Bristol'e", oddane natychmiast do użytku szkolnego i do przewożenia przesyłek pocztowych.

Kredyty na cele lotnictwa w roku budżetowym 1922/23 wyniosły 5.693.000 lewów, w r. 1923/24 — 9.468.000 lewów, w r. 1924/25 — 22.243.000 lewów, w r. 1925/26 — 77.849.000 lewów, w r. 1926/27 — 32.880.000 lewów, w r. 1927/28 — 32.227.000 lewów.

Z powyższych danych widzimy, że w ostatnich latach, po unormowaniu się stosunków w Bułgarji, kredyty na lotnictwo poważnie wzrosły. Dzięki temu lotnictwo bułgarskie zaczęło się rozwijać w szybszem tempie i dochodzi dziś już do poważnych wyników.

Bułgarska ustawa lotnicza.

Rozwój lotnictwa rodzimego zmusił Bułgarję do prawnego uregulowania wszelkich spraw z tą dziedziną związanych. W roku 1923 została opracowana specjalna ustawa lotnicza, opublikowana w bułgarskim dzienniku urzędowym w dniu 23 czerwca tegoż roku.

Ustawa ta powołała do życia Dyrekcję Lotniczą, której, jako naczelnej władzy lotniczej, powierzona została z ramienia rządu kontrola i piecza nad rozwojem lotnictwa cywilnego w Bułgarji. Do kompetencji Dyrekcji należy opieka nad dotychczasowym dorobkiem lotniczym w Bułgarji, organizacja, pomoc i kontrola służby cywilnej, tworzenie i troska o należyty rozwój własnego lotniczego przemysłu, a przedewszystkiem o służbę techniczną i wyszkolenie cywilnych pilotów.

Lotnicza ustawa bułgarska określa również stosunek władz lotniczych do prywatnych towarzystw lotniczych. Towarzystwa te uruchamiają komunikację lotniczą, oraz przewożą lotniczą pocztę i towary. Państwo udziela tym towarzystwom pomocy materjalnej przez udzielanie zasiłków, bądź też przez angażowanie własnych kapitałów.

Jedna z klauzul bułgarskiej ustawy lotniczej określa sposób nabywania materjałów i sprzętu lotniczego przez państwo. Podług tej klauzuli płatowce i wszelki sprzęt lotniczy można nabywać zagranicą nie drogą konkursów, a za pośrednictwem specjalnych komisyj. Ustawa jest w ten sposób opracowana, że umożliwia wolną konkurencję; państwa, które nie dążą do monopolizacji, mają zastrzeżone prawo do eksploatacji powstających i przewidywanych na przyszłość linij lotniczych w Bułgarji. To samo dotyczy przemysłu lotniczego.

Dając prywatnym przedsiębiorstwom wolną rękę, państwo zastrzega sobie prawo rozciągnięcia nad niemi kontroli.

Działalność władz lotniczych w Bułgarji jest bardzo wydatna. Wysiłki tych władz w kierunku rozwoju własnego lotnictwa cywilnego zdążają po następujących wytycznych:

1) Budowa na obszarze całego państwa lotnisk i hangarów,
2) Szkolenie własnego personelu lotniczego
3) Stworzenie i rozwój krajowego przemysłu lotniczego,
4) Uruchomienie szeregu linij lotniczych.

Wyniki działalności władz lotniczych we wszystkich tych kierunkach są już widoczne i zasługują na uwagę.

Budowa lotnisk bułgarskich.

Sieć lotnisk na terenie Bułgarji jest coraz gęstsza. Na wschód od Sofji, w odległości 13 kilometrów od tego miasta w pobliżu kolei, wiodącej do znanych kąpielisk mineralnych w Bankach, znajduje się największy bułgarski port lotniczy, Bużuriszcze, urządzony podług wzorów zachodnioeuropejskich i przystosowany do nowoczesnych potrzeb lotnictwa. Prócz Sofji własne lotniska posiadają: Warna, Gorna-Oriechowica, Yambol i Kazanłyk. Pozatem istnieją mniejsze lądowiska w 20 miejscowościach jak Ruszczuk, Łom, Widin, Burgas, Heskowo, Ihtiman, Tatar-Pazardżik i in.

(d. c. n.)

Kazimierz Grudziński.



Poświęcenie kamienia węgielnego Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Dnia 13 października r. b., w ostatni dzień „VI tygodnia lotniczo-gazowego" odbyła się na Żoliborzu w Warszawie uroczystość poświęcenia kamienia węgielnego pod gmach Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Choć pogoda nie dopisała, jednak liczni zaproszeni goście przybyli na tę, tak miłą a ważną chwilę dla L. O. P. P.

Na uroczystości byli przedstawiciele wojska i Rządu z reprezentantem p. Prezydenta R. P. mjr. Jurgielewiczem na czele, władze L.O.P.P. uosabiali pp: prez. Eberhardt i wojew. Jaroszewicz prez. Kom. Stoł.

Poświęcenia fundamentów dokonał ks. dziekan Roszkowski poczem wygłosił podniosłe przemówienie. W imieniu Rządu przemawiał Dr. Adamski dyr. departamentu zdrowia M. S. Wewn. składając życzenia pomyślnego rozwoju tej nopowstającej placówce. W imieniu Komisji Budowy zabrał głos prezes Komitetu Dr. Martynowicz, którego przemówienie w całości podajemy.

Jesteśmy dzisiaj uczestnikami uroczystości poświęcenia kamienia węgielnego pod gmach, w którym prowadzoną będzie praca przygotowania ludności cywilnej do obrony przed ewentualnem niebezpieczeństwem strasznych skutków wojny gazowej.

Jesteśmy dzisiaj uczestnikami rozpoczęcia nowego dzieła L. O. P. P., dzieła poświęconego obronie obywateli Rzeczypospolitej.

Do całego szeregu dzieł z inicjatywy Ligi oraz kosztem jej powstałych przybyć ma nowe, powołane do życia głęboką troską o dobro i bezpieczeństwo obywateli Rzeczypospolitej. Do wspaniałych gmachów instytutów naukowych, do gmachów szkół lotniczych, do licznych hangarów i urządzeń lotniskowych przybędzie nowa jednostka, która przez długie wieki świadczyć będzie o wysiłku obecnego pokolenia, która świadczyć będzie o tem, że pokolenie to niczego nie zaniedbało, aby Rzeczypospolitej i jej obywatelom zapewnić osobiste bezpieczeństwo, zapewnić im ten spokój, jaki daje pełna świadomość przygotowania się do obrony.

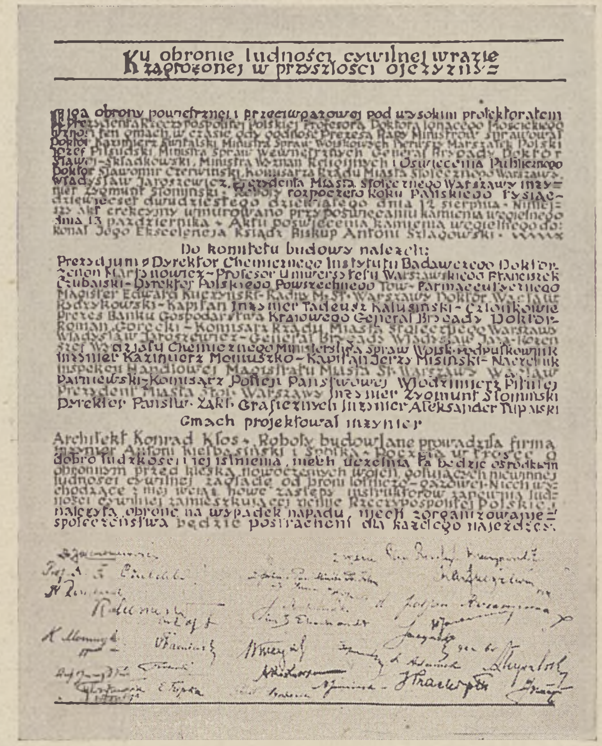
Dymy gazów bojowych, które w czasie wielkiej wojny rozciągały się nad pobojowiskami Francji i Polski, miljony inwalidów wojennych, trucizną przepojone mury miast francuskich, groźba odwiecznej plagi ludzkości wisząca wciąż nad światem— widmo wojny — nie pozwala światu zapomnieć o niebezpieczeństwie, jakieby na wypadek nowej zawieruchy grozić miało spokojnym mieszkańcom miast.

To też we wszystkich państwach Europy zastanawiają się już to przedstawiciele społeczeństwa, już to fachowcy nad sposobem obrony ludności cywilnj, zastanawiają się nad tem, jak rozwiązać to trudne i odpowiedzialne zagadnienie.

Z głębokiej tej troski powstaje Międzynarodowa Komisja Ekspertów dla spraw obrony przeciwgazowej, która na konferencjach odbytych w Brukseli i Rzymie nakłada na wszystkie państwa obowiązek przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwgazowej.

Wykonanie na terenie Polski powyższej uchwały Międzynarodowej Komisji Ekspertów bierze na swe barki L. O. P. P., jako instytacja, która od szeregu lat jeszcze pod nazwą Towarzystwa Obrony Przeciwgazowej pracuje nietylko nad uświadomieniem ludności cywilnej, lecz także nad wyszkoleniem jej tak, aby każdy obywatel Rzeczypospolitej posiadał elementarne wiadomości, jakie mu mogą być potrzebne do obrony swego życia na wypadek zawieruchy wojennej.

Dla systematycznego i celowego przeprowadzenia tego trudnego zadania koniecznem jest wybudowanie specjalnego gmachu, pod który dzisiaj kładziemy kamień węgielny, a który stanie się ośrodkiem obrony przeciwgazowej.



Ku obronie ludności cywilnej w razie zagrożonej w przyszłości ojczyzny

Liga obrony powietrznej i przeciwgazowej pod wysokim protektoratem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Profesora Doktora Ignacego Mościckiego wzniosła ten gmach w czasie gdy godność Prezesa Rady Ministrów sprawował Doktor Kazimierz Bartel, Ministra Spraw Wojskowych Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski, Ministra Spraw Wewnętrznych Generał Brygady Doktor Sławoj-Składkowski, Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego Doktor Sławomir Czerwiński, Komisarza Rządu Miasta Stołecznego Warszawy Władysław Jaroszewicz, Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy Inżynier Zygmunt Słomiński. Roboty rozpoczęto roku Pańskiego tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego dnia 12 sierpnia. Niniejszy akt erekcyjny wmurowano przy poświęceniu kamienia węgielnego dnia 13 października. Aktu poświęcenia kamienia węgielnego dokonał Jego Ekscelencja Ksiądz Biskup Antoni Szlagowski.

Do komitetu budowy należeli:

Prezydjum: Dyrektor Chemicznego Instytutu Badawczego Doktor Zenon Martynowicz – Profesor Uniwersytetu Warszawskiego Franciszek Czubalski – Dyrektor Polskiego Powszechnego Tow. Farmaceutycznego Magister Edward Kuczyński – Radny M. St. Warszawy Doktor Wacław Rodzykowski – Kapitan Inżynier Tadeusz Kałusiński – Członkowie: Prezes Banku Gospodarstwa Krajowego Generał Brygady Doktor Roman Górecki – Komisarz Rządu Miasta Stołecznego Warszawy Władysław Jaroszewicz – Generał Brygady Władysław Jung – Szef Wydziału Chemicznego Ministerstwa Spraw Wojsk. Podpułkownik Inżynier Kazimierz Moniuszko – Kapitan Jerzy Misiński – Naczelnik Inspekcji Handlowej Magistratu Miasta St. Warszawy Wacław Dawniewski – Komisarz Policji Państwowej Włodzimierz Pilniej – Prezydent Miasta Stoł. Warszawy Inżynier Zygmunt Słomiński – Dyrektor Państw. Zakł. Graficznych Inżynier Aleksander Ripiński

Gmach projektował inżynier Architekt Konrad Kłos. Roboty budowlane prowadziła firma Inżynier Antoni Kiełbasiński i Spółka. W trosce o dobro ludzkości i jej istnienia, niech uczelnia ta będzie ośrodkiem obronnym przed klęską nowoczesnych wojen, grożących niewinnej ludności cywilnej zagładą od broni lotniczo-gazowej. Niech wychodzące z niej wciąż nowe zastępy instruktorów zapewnią ludności cywilnej zamieszkującej ziemie Rzeczypospolitej Polskiej należytą obronę na wypadek napadu, niech zorganizowanie społeczeństwa będzie postrachem dla każdego najeźdźcy.

Akt erekcyjny.

W gmachu tym znajdą dla siebie pomieszczenie kursy dla inspektorów i instruktorów, a liczne i celowo urządzone sale szkolne, wyposażone w odpowiednie pomoce, pozwolą słuchaczom na dokładne zaznajomienie się z trudnym problemem obrony. W gmachu tym tworzyć się będzie muzeum lotniczo-gazowe, aby dla potomności zachować to, co polska myśl twórcza na powyższem polu zdziałała.

Ponieważ obrona przeciwgazowa wymaga dużych ilości specjalnego sprzętu — przeto w gmachu tym muszą znaleźć dla siebie miejsce specjalne biura konstrukcyjne, któreby zajęły się opracowaniem prototypów celowo pomyślanego sprzętu obronnego.

Konieczność zaopatrzenia ludności cywilnej w dobry i tani sprzęt przeciwgazowy spowodować musi w przyszłości powstanie specjalnych warsztatów mechanicznych, których

zalążek chcemy również już w tym gmachu stworzyć. Warsztaty te będą musiały się zająć nietylko wyrobem sprzętu, lecz naprawą i konserwacją sprzętu już w użyciu będącego.

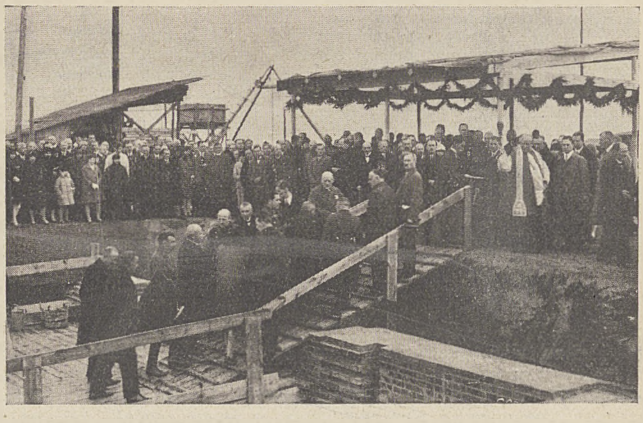
W gmachu tym znaleźć się musi dach nad głową dla tych wszystkich, którzy powodowani pragnieniem kształcenia się w ofiarnej służbie dla dobra współobywateli z dalekiej nieraz prowincji do nas przybywać będą.

W gmachu tym rozwinąć się musi praca, której celem będzie obrona życia i zdrowia obywateli Rzeczypospolitej. Praca ta oddać musi duże usługi naszym władzom rządowym i samorządowym, musi w trosce swej myśleć o zabezpieczeniu naszych osiedli, o bezpieczeństwie naszych rodzin, o bezpieczeństwie nas samych.

Dzisiejsza uroczystość jest wynikiem kilkuletnich dążeń L. O. P. P. do stworzenia własnego ośrodka, a kiedy dochodzimy do tego momentu, że kładziemy kamień węgielny pod ten potężny gmach, to słusznie ktoś zapytać nas może, jakiemi kapitałami na ten cel rozporządzamy, jakiemi funduszami dysponujemy.

Największym naszym kapitałem, jaki posiadamy, jest wiara w słuszność tej idei, której służymy, jest głębokie przekonanie o konieczności istnienia tego dzieła; funduszem naszym, którym dysponujemy, jest nasza wiara w obywateli Rzeczypospolitej, w społeczeństwo, które przekazując nam grosz swój często z najszerszych a zupełnie niezamożnych warstw pochodzący, dopomogło nam do utworzenia tych wszystkich dzieł, któremi nasze Stowarzyszenie słusznie szczycić się może. Że ten nasz kapitał zakładowy, z którym do budowy przystąpiliśmy, nie jest wartością urojoną, dowodem tego jest ofiarność społeczeństwa, z którą spotkaliśmy się zaraz na początku naszego zamierzenia.

Nie mogę przeto pominąć milczeniem ofarności naszego przemysłu, który na pierwsze wezwanie dużemi darami w naturze przyczynił się do rozpoczęcia budowy; niechaj mi z tego miejsca wolno będzie złożyć podziękowanie firmie Centrocement za ofiarowane 375 ton cementu, oraz firmom — Goleszowska Fabryka Portlandcementu i Kamieniołomy, Piece wapienne Sitkówka za ofiarowanych 20 ton wapna. Nie wolno mi pominąć milczeniem, że zaraz na pierwsze nasze wezwanie poczęły płynąć składki na budowę, które osiągnęły już wysokość kilkudziesięciu tysięcy złotych.



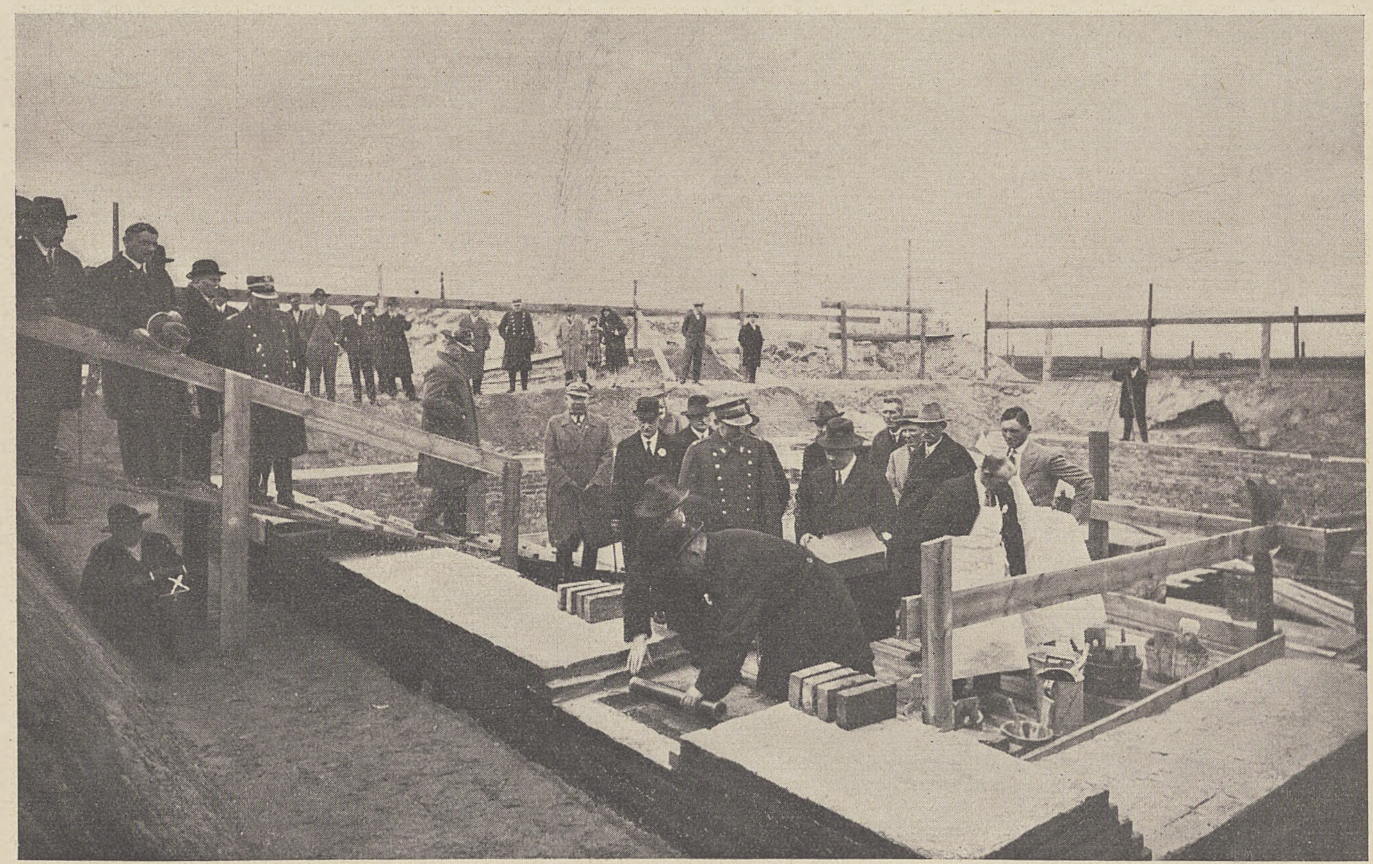
Akt poświęcenia kamienia węgielnego przez ks. prałata Roszkowskiego.

Specjalnie podkreślić nam wypada drobną ofiarność społeczeństwa, tę ofiarność, która z groszowych składek urasta do potęgi, dla której nie istnieją żadne przeszkody.

Z głęboką przeto wiarą w przyszłość przystępujemy dzisiaj do realizacji naszych zamierzeń. Z pełną świadomością bierzemy na swe barki odpowiedzialność za doprowadzenie do końca dzieła, które ogromem swym zdaje się przerastać nasze skromne siły.

Wierząc w ideę, której służymy, nie wątpimy ani na chwilę, że społeczeństwo nasze, które krew swoją ofiarną dla wywalczenia niepodległości i obrony granic Rzeczypospolitej poświęciło, nie poskąpi nam moralnego i materjalnego poparcia dla doprowadzenia do skutku budowy, która za cel swego istnienia będzie miała nietylko obronę życia obywateli Rzeczypospolitej, ale i wzmocnienie naszej ogólno państwowej akcji obronnej na wypadek zawieruchy wojennej.

Po skończonem przemówieniu akt erekcyjny schowano do metalowej puszki i zamurowano.



Dr. Z. Martynowicz, prezes komitetu budowy szkoły, w obecności przedstawicieli Pana Prezydenta R. P., Wojska i L.O.P.P. zamurowuje puszkę z aktem erekcyjnym.

JERZY LEWESTAM.

KOBIETA PTAK.

(„Lot Polski" w rozmowie z pierwszą pilotką słonecznej Italji).

Pół czarnej. Nie, może zresztą lepiej białą i jakieś ciasteczko z kremem — pani Mikulska roześmiała się. — Zapewne dziwi pana mój apetyt?

— Bynajmniej.

— Tem lepiej, sądzę, że przy podobnej względności dojdziemy szybko do porozumienia. Więc czytelników „Lotu Polskiego" interesuje...

— Wszystko, łaskawa pani, wszystko co tchnie lotnictwem i tężyzną.

Ha trudno, jeśli mam tchnąć lotnictwem i tężyzną w warszawskiej „Italji" łykając kłęby „Ergo" i „Madenów" jestem gotowa. „**In bocca al lupo**" („w paszczę wilka") jak mówią nasi włoscy lotnicy. Niech pan słucha uważnie.

— Zamieniam się w mikrofon.

— Byle ten mikrofon powtarzał dokładnie, nie po prasowemu.

— Jestem najbardziej precyzyjnym dziennikarzem w Warszawie, odpowiadziałem z westchnieniem tak żałosnem, że wzruszyłoby ono głaz. Co zaś do pani Mikulskiej..

— Jestem dyplomantką Auerocentro di Turismo Milano, całe nieporozumienie polega na tem, że jestem kobietą. Bo niech pan tylko pomyśli, tylu moich kolegów lata, zdaje egzaminy, otrzymuje dyplomy, skręca sobie karki. Nikt się temu nie dziwi, ani nie uważa tego za nadzwyczajne. Tylko mnie, dlatego, że pech chciał, iż urodziłam się niewiastą, nie dają formalnie spokoju. We Włoszech nie było tygodnia bym nie musiała udzielić jakiego „wywiadu"; z początku to było bardzo zabawne, chociaż nie umiałam rozmawiać z pp. dziennikarzami vel dziennikarkami. Same tytuły artykułów sprawiały mi wiele radości, np.:

Wstyd, piękne panie — Polka pierwszą włoską lotniczką, lub:

Błękitne niebiosa naszej ojczyzny pociągnęły zimną słowiankę — pani Zofja Mikulska lotniczką, i t. d., t. d.

Wkrótce oswoiłam się. Umiałam doskonale opowiadać: „swoje pierwsze wrażenia gdym została pilotką", „Jak czuję się w powietrzu" lub „Co sądzę o karjerze lotniczej kobiet?" ale natomiast coraz bardziej irytował mnie fakt, że interesuje to ludzi tylko dlatego, że należę do tak zw. pięknej połowy rodu ludzkiego. Koledzy moi oswoili się szybko, latałam i pracowałam nie gorzej od innych, nikt też nie uważał mnie za lepszą ani za gorszą od siebie.

Miałam wiele trudności zanim przyjęto mnie do szkoły. Iks podań, petycyj. Ale z chwilą gdy mnie przyjęto, poczułam się w rodzinie, bo trzeba panu wiedzieć, że **rodzina lotnicza należy do rodzin, które posiają najwięcej szczerego niewymuszonego sentymentu.**

Latałam na aparacie Aviatic 110 MK., silnik Rhone, należy on jak wiadomo do starych, rotatywnych, trudnych maszyn.

Na parę dni przed moim egzaminem wysokości zdarzył się wypadek. Oblatywałam nowy, świeżo zmontowany płatowiec. Funkcjonował kapryśnie. Musiałam dawać pełny gaz, gdyż silnik przy małym gazie stawał się wprost nieznośny. Prychał, kaszlał, warczał i dygotał w sposób tak impertynencki, że kosztowało wiele trudu aby zdołać utrzymać go w ryzach. Wylądowałam jednak szczęśliwie.

Na lotnisku spotkał mnie pewien bardzo miły Włoch, kolega, z którym razem byliśmy na kursie.

Chcę spróbować waszej maszyny, koleżanko—powiedział pomagając mi w wysiadaniu z aparatu.

— Nie radzę, maszyna jest uszkodzona.

— Dobre sobie, kobieta może na nim bezkarnie bujać, a mężczyzna obawiałby się.

— Znowu kobieta...

— Przepraszam, nie chciałem was obrazić, wiem, że jesteście dzielną pilotką, ale ja doprawdy chcę spróbować maszyny.

Żadne perswazje nie pomogły. Italczyk się zaciął.

Uścisnął mi rękę na pożegnanie i błysnął bielą zębów w szczerym wesołym uśmiechu,

— In bocca al lupo, koleżanko!

— In bocca al lupo, lećcie z Bogiem!

Wystartował.

W pięć minut później usłyszeliśmy huk głuchej detonacji.

Samolot w płomieniach runął na ziemię.

Wydobyto tylko zwęglone szczątki młodego pilota.

Śmierć kolegi wywarła na nas przygnębiające wrażenie.

Eskortowałam płatowcem jego trumnę i wie pan, że było to najsilniejsze wrażenie, którego doznałam w powietrzu. Czułam wyraźnie majestat śmierci.

Nazajutrz zdawałam swój egzamin wysokości.

Dzień był mglisty, tak mglisty, że wahano się czy egzaminu nie odłożyć, ale obaj delegaci rządowi (wojskowy i ministerstwa komunikacji) przybyli specjalnie, przytem czułam, że nerwowo dłużej czekać nie mogę.

Wrażenie niedawnej śmierci ciążyło na nas jeszcze. Będzie co będzie, dłużej czekać nie mogłam. Przytem wierzyłam święcie, że nic mi się stać nie może, miałam swojego skarabeusza, który przynosi mi szczęście.

Jestem przesądna, trudno... — dodaje pani Mikulska, widząc jak ze zdziwieniem patrzę na grubą mosiężną bransoletę ze skarabeuszem, którą dopiero teraz spostrzegłem na ręku pięknej lotniczki.

— Dostałam go w Egipcie od pewnego Araba, ma 5000 lat i chroni przed nieszczęściem. Podobno nawet żyje. Niech się pan nie śmieje, wierzę w to święcie.

— Talizman lotniczy? — pytam z uśmiechem.

— Niech będzie talizman, dość, że pomyślałam o nim wówczas i poleciałam.

Niebawem straciłam Medjolan w gęstym tumanie mgły Ziemia znikła mi z oczu. Wie pan, że jest to przykra chwila dla lotnika, gdy nie widzi ziemi, tracąc punkt oparcia.

Egzamin wysokości polega na tem, że należy utrzymać się ponad 2000 metrów w ciągu $1^1/_2$ godziny.

Wzbiłam się na 3600 metrów, starając się kołować, nie oddalając się zbytnio od Medjolanu.

W przepisowym czasie lądowałam prosto na lotnisko Taliedo, otrzymując ocenę b. dobrą.

Chce pan jeszcze jeden dowód mocy mojego skarabeusza?

Była to moja jedyna kraksa. Motor mi nawalił i musiałam lądować. Ujrzałam niewielką łączkę obramowaną topolami. Niestety zawadziłam kołami o wierzchołki drzew. Aparat koziołkował. W mózgu przeleciały dwie myśli-błyskawice.

KONIEC!... — SKARABEUSZ???

Płatowiec runął kołami do góry. Śmierć pewna.

Dziwnem, nieprawdopodobnem zrządzeniem losu głowa moja trafiła na spory dołek. Metr dalej, lub metr bliżej, a byłaby strzaskana w kawałki. Wyszłam z całej opresji bez szwanku. Skarabeusz nie zawodzi nigdy.

— Nadzwyczajne, lecz czy wypadek ten nie zraził panią do lotnictwa?

— Przeciwnie, utwierdził w przekonaniu, że nic mi się stać nie może.

— Jeszcze jedno pytanie. Czy prowadzi pani samochód?

— Oczywiście: samochód, motorówkę, gram w tennisa uprawiam lekkoatletykę, pływam, wiosłuję, jeżdżę konno.

— To rozumiem. Czy długo pani zabawi u nas?

— Nie. Wracam niebawem do Italji, ale nie do tej gdzie znajdujemy się obecnie. Tam gdzie jest wiele powietrza i słońca, gdzie kupuję sobie samolot i skąd będę często odwiedzała Warszawę.

— Pięknie. Co może pani powiedzieć o miłości w lotnictwie?

Pani Mikulska zanosi się od śmiechu.

— Przestałam rozumieć mężczyzn nie lotników i gdybym drugi raz wyszła za mąż, małżonek mój musiałby być tęgim asem powietrznym. Lecz teraz ja zadam panu pytanie. Czy można zapoznać się bliżej z organizacją Aeroklubów Akademickich Polski?

— Zapewne. Przypuszczam, że będzie pani miłym gościem.

Wstałem, całując z szacunkiem dłoń dzielnego pilota.

— Panie, ach panie, tylko niech mnie pan nie uważa przypadkiem za dziwoląga sportowego; lubię się bawić, tańczyć i czasem nawet trochę flirtować. Czy pan rozumie?

Zrozumiałem.



Z LOTU POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI



por. F. Żwirko
zdobywca I nagrody



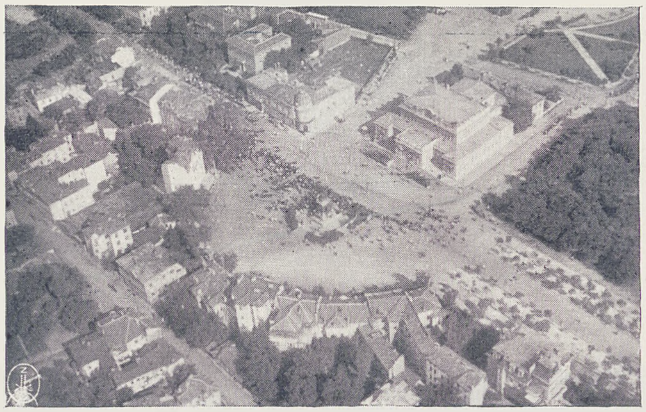
hr. Skórzewski
zdobywca II nagrody



Pani Zofja Mikulska urocza lotniczka polska, która zdobyła pierwszy dyplom pilotki słonecznej Italji (patrz wywiad str. 10).



Wodnopłatowce okrężnego lotu śródziemnomorskiego w Los Alcazares.



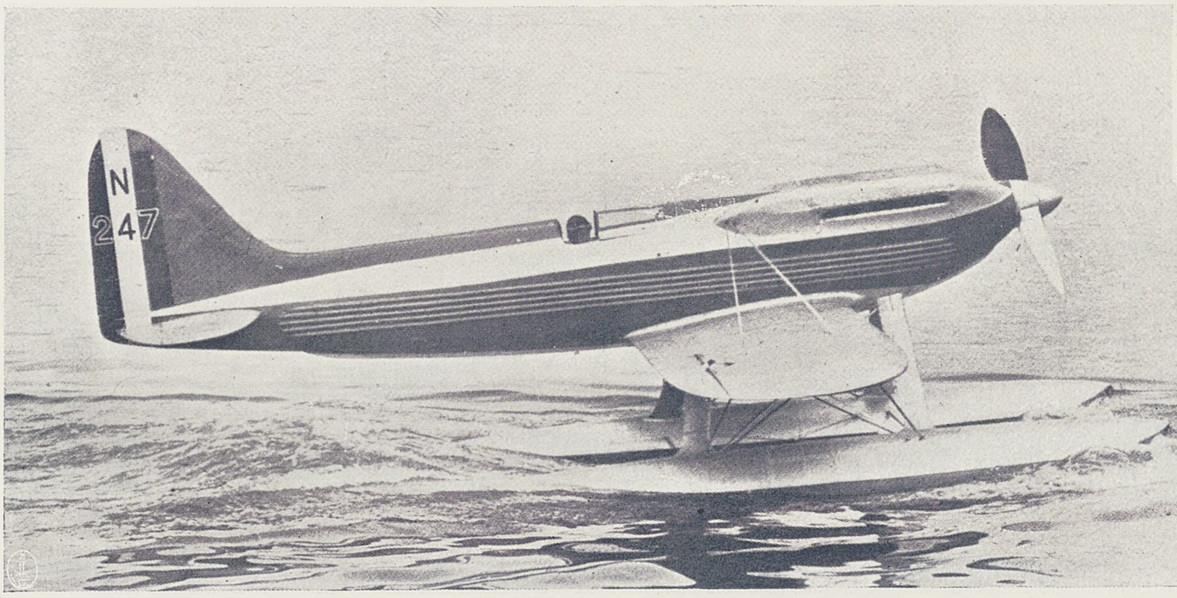
Sofja — widok parlamentu z lotu ptaka.



Góra Ryła wraz z jeziorami w Bułgarji.



Sofja — widok katedry: zdjęcie dokonane z samolotu.





Wodnopłat Supermarine „S 6" z silnikiem Rolls Royce 820 KM. który osiągnął największą szybkość 528 km/godz. U góry pilot por. Waghorn zdobywca puharu Schneidera na r. 1929.

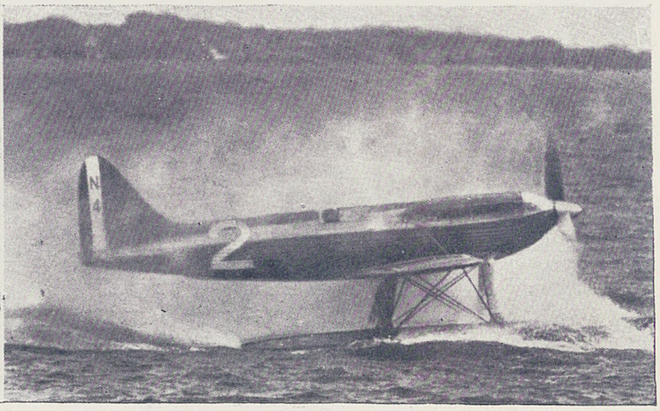




Na fotografji obok: Wodnopłat Macchi „M 67".



Zatoka Spithead: Tłum obserwuje przylot pilota Waghorna.



Zwycięski wodnopłat w czasie startu.

Z działalności L. O. P. P.



13.X b. r. w Warszawie odbyło się poświęcenie kamienia węgielnego pod budowę I szkoły Obrony Przeciwgazowej L. O. P. P. dla ludności cywilnej (na zdjęciu projekt szkoły).





Z pokazu O. P. G. straży pożarnych na P. W. K. w Poznaniu.
Patrol przeciwiperytowy w pogotowiu. Ćwiczenia z maskami w obecności Gł. Insp. kpt. Misińskiego.



Ćwiczenia w odkażaniu terenu zaiperytowanego.

ARTJAN OSKI

PLAN YOUNG'A

FANTAZJA EGZOTYCZNA

W poprzednim numerze Lotu Polskiego pan Adam, bohater niniejszej fantazji, w amerykańskiem tempie przechodzi szczeble społeczne aż do ministra lotnictwa włącznie. Opuściliśmy go w chwili startu na księżyc, na aparacie przygodnie poznanego wynalazcy.

Pan Adam wrócił z księżyca.

Jego szerokie plany lotnicze zrobiły „klapę", a z niemi sam naiwny projektodawca. Kompromitacja była katastrofalna. W sposób gwałtowny przestał być ministrem. Zato nazwisko jego znalazło się na ustach wszystkich.

— Oho, widzicie tego prostaka Younga. Przepraszam: Wielmożnego Pana Ministra Lotnictwa Adama Younga. Ciekawe, czy zdoła go kto kiedykolwiek przekonać, że całą swą podróż odbył w wygodnym fotelu super-kina? Kapitalna z niego ofiara: hyper-filmu! Ale żeby też tak dać się głupio nabrać...

Pan Adam jednak pozostał przy swojem:

— Zrobili ze mnie warjata. Oto co może intryga. Ale ja im jeszcze pokażę!

Gdy więc jakać firma dla reklamy miała wystrzelić na księżyc pocisk z żywą małpą wewnątrz, zaproponował czemprędzej siebie samego... Wszystkie środki są dobre, gdy chodzi o reklamę i propozycja została przyjęta.

— To już moja druga podróż na księżyc — pan Adam nie obawiał się jej bynajmniej.

Nieświadomość jest wielkim skarbem. Głupota czyni bohaterów. Pan Adam wiedział (ze swej poprzedniej „podróży"), że będzie przelatywać przez strefę graniczną, gdzie kończy się przyciąganie ziemi, a ledwo się zaczyna — księżyca. Nie czuł jednak, że jego pocisk traci swój rozpęd i zatrzymuje się w krytycznem miejscu, wreszcie staje zupełnie, na zawsze... Tu, gdzie c i ę ż a r przestaje istnieć, gdzie człowiek mógłby wiosłować rękami i pływać w powietrzu, pan Adam — w dodatku zegarek mu stanął w tych niezwykłych warunkach — stracił zupełnie świadomość czasu i istnienia. Ciało przestało mu ciążyć. Pogrążył się w niebycie. Uczuł się niemal duchem...

Powiedzmy prościej: pan Adam umarł.

Dusza jego opuściła powłokę cielesną i rozpoczęła istnienie samodzielne. Powiadają, że dusza człowieka, umierającego zdala od swych bliskich, odwiedza ich w tej chwili po raz ostatni i nieraz daje im znać o śmierci. Wprawdzie za życia pan Adam był człowiekiem moderne, lecz w tym wypadku poddał się tradycji. Niebawem znalazł się w swym domu. Była noc. Żona spała. Zapragnął użalić się przed nią na swój los okrutny, który mu każe umierać w sile wieku, bezpotomnie. Niestety ciało nie należało już do niego. Jak się tu porozumieć? Użył repertuaru duchów. W mrocznej sypialni zaczęły się dziać rzeczy niesamowite. Stuki i przesuwanie krzeseł musiało zbudzić śpiącą. Coś uniosło się u jej boku... jakiś głos zaklął soczyście i pantofel ze świstem przeszył duchowe ciało pana Adama!

Pan Adam uciekł i radby zasnął snem letargicznym w przestrzeni międzyplanetarnej. Rażące światło słońca, to zimny blask księżyca płoszył sen z powiek nowoupieczonego ducha. Obserwował więc Ziemię. Z czasem wynalazł kącik w cieniu księżyca. Gdy się budził, zstępował na Ziemię i czynił odkrycia.

Bujny rozwój komunikacji lotniczej przeobraził Ziemię do niepoznania. Podróż napowietrzna najprostszą drogą, bo ponad krajem biegunowym, z jednej stolicy Ziemi—Nowego Yorku, do drugiej—Warszawy, stała się chlebem powszednim. Bezcielesna jaźń pana Adama zaczęła odczuwać zadowolenie w błądzeniu po tych tętniących życiem krajach, skupionych naokoło północnego bieguna. Konstatował z niemałem zdziwieniem, że Warszawa, o której istnieniu dawniej wogóle nie wiedział, dziś metropolja Eurofrazji*), posiada najwspanialszy port lotniczy pod słońcem. Nie dziw, wszakże w tej części kontynentu, na tym „stadjonie Europy" obok wrodzonej inteligencji ludności (wnosił to z kultury umysłowej duchów błądzących w tych stronach) i wysokiego poziomu przemysłowego, pozostały jeszcze wolne obszerne tereny — idealne lotniska.

Kiedyindziej, czytając na gapę gazetę — nie mógł odmówić sobie tej przyjemności — dowiadywał się ciekawych rzeczy. Warszawa została wybrana na honorową stolicę całej Słowiańszczyzny, a nawet... Palestyny. Ta ostatnia od czasu uznania narodowości za sprawę ściśle prywatną i nie posiadającą żadnego praktycznego znaczenia, a zwłaszcza po zlikwidowaniu tak głośnego niegdyś socjalnego laboratorjum doświadczalnego (nazywano to również Bolszewją), zgłosiła pośpiesznie przystąpienie do Stowarzyszenia Narodów Słowiańskich. Została przyjęta ze względu na zasługi, jakie położyła w dziale modernizacji ich charakterów narodowych. Postawiono tylko jeden warunek: wpłacanie zgóry składek członkowskich.

Na wielkiem lotnisku warszawskiem świetlny napis „Warszawa 1" widoczny jest z kryjówki pana Adama. Pan Adam wie już co znaczy ta jedynka. Kilkanaście Warszaw rozrzuconych jest po kontynentach. Każda z nich ma swój numer. Ala ta Warszawa jest najstarsza. Zapomocą linij lotniczych pozostają one między sobą w ścisłych stosunkach. Dawniej nazywały się wzniośle „Polonjami zagranicznemi" i beznadziejnie rozpływały się w obcem środowisku... Dziś jest inaczej!

Ludność, zamieszkująca w promieniu kilkuset kilometrów przedmieścia-ogrody Warszawy 1, doszła do szczytu „ulotniczenia". Uświadomienie jest tutaj wzorowe. Wszyscy należą do klubu o romantycznej i starożytnej nazwie „Polska". (Klub ten wraz z kilku innemi wchodzi w skład Stowarzyszenia Narodów Słowiańskich). Ze wszystkich klubów Ligi Narodów członkowie tego klubu są najbardziej oryginalni. Za sentymentalne pielęgnowanie za-

*) t. j. Europy, Afryki, Azji.

mierzchłej mowy swych przodków — jedynego dziś i ostatniego języka „narodowego" na Ziemi — koledzy z klubu „Deutschland" przezywają ich ordynarnie patryjotami...

Głos z Ziemi — jakaś mowa urzędowa — przerywa wątek myśli. Coś się dzieje na lotnisku warszawskiem. Ktoś peroruje:

— Dzięki lotnictwu nietylko znikły przestrzenie i granice, zatarły się również zupełnie uprzedzenia narodowe i nienawiść rasowa. Dzięki lotnictwu wojna stała się absurdem. Broń chemiczno-lotnicza jest tak potworna, że wojna, gdyby dziś była możliwa, skończyłaby się niechybną zagładą ludzkości. Dzięki lotnictwu jesteśmy od tej katastrofy gwarantowani: nowoczesna napowietrzna, codzienna, nieustająca wędrówka ludów stworzyła z masy zwalczających się narodów świadomą swego przeznaczenia we wszechświecie, zbliżającą się do ideału, l u d z k o ś ć. W jedności silni idziemy teraz bez przeszkód na podbój Kosmosu. Regularna komunikacja z Księżycem, którą mam szczęście w tej chwili inaugurować, jest najwspanialszym czynem Człowieka, jaki kiedykolwiek zapisała historja. Niech żyje lotnictwo wszechświatowe!

— Niech żyje Pan Minister Lotnictwa Adam Young!

Rozentuzjazmowane tłumy niosły pana Adama na rękach. Pan Adam nie rozumiał co się dzieje. Tak, to przecież on przeciął wstęgę, otwierając w ten sposób ruch samolotów na linji Ziemia-Księżyc. Jego niosą teraz w tryumfie na ramionach. Jego nazwisko ryczą głośniki.

Pomału tłum się uspakajał. Pan Minister Lotnictwa Stanów Zjednoczonych Ziemi i Księżyca mógł wreszcie zamienić parę słów z najbliższem otoczeniem.

— Czuję sie nieswój po tej kawalkacie. Jakaś zmora gniecie mi duszę. Nie wiem dlaczego przyszedł mi na myśl mój pra-pra-dziadek. Również Adam. Również minister lotnictwa. Ciekawe, że sądząc z fotografji jestem do niego uderzająco podobny.

Koniec.

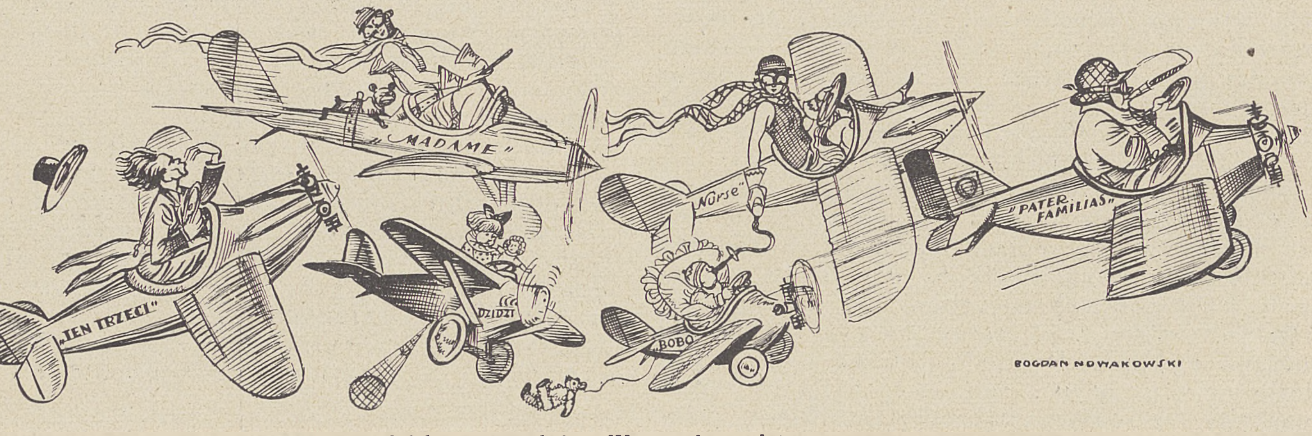
HUMOR



„Lot Małej Ententy"



Tydzień L. O. P. P.: Gdyby takie ulotki poczęło rozrzucać, społeczeństwo przyjęłoby tę propagandę z należytym zainteresowaniem! (Gazeta Bydgoska).



W niedalekiej przyszłości: Wycieczka rodziny za miasto.

JERZY LEWESTAN

RYWALE

p. pułk. Januszowi de Beaurain przypisuję

Kapitan Łoś zatrzasnął drzwiczki limuzyny. Samochód ruszył chlapiąc wielkiemi czarnemi oponami po ciemnych kałużach, sapiąc, prychając jak gdyby był złem rozwścieczonem zwierzęciem. Dziesięć kilometrów dzieliło go od 34 eskadry. Dziesięć kilometrów synkopowania po szosie całej pooranej przejściem „najcięższej".

Oficer raz jeszcze rzucił okiem na rozkaz, mianujący go dowódcą 34 eskadry lotniczej w zastępstwie ciężko rannego kpt. Jezierskiego. Myślał, jak dziwne kaprysy miewa niekiedy los. Jego na miejsce Tolka Jezierskiego, znienawidzonego rywala, który tak pięknie zawracał głowę pani Hali. Jezierski zawsze podchodził do kobiet z sobie tylko właściwą słodyczą; mówił wiele i bez sensu, i właśnie wówczas, kiedy według wyliczeń kolegi powinienby był wylecieć za drzwi, lub przynajmniej raz na zawsze zrazić atakowaną osóbkę, zwyciężał. Kpt. Łoś był za twardy. Nie umiał jakoś. Był zbyt, lub też za mało śmiały. No.. i nie posiadał tego bezwstydnego profilu greckiego bożka.

Do czasu koledzy żyli w zgodzie, lecz sprawa z panią Halą, w której Łoś kochał się od 3-ch lat, a Jezierski zdobył w tydzień, by pokazać „jak się to robi", poróżniła ich ostatecznie. Mieli się nawet strzelać, bo Łoś nie należał do ludzi puszczających płazem, ale obaj poszli na front.

Pierwsze spotkanie od czasów warszawskich miało się odbyć w okolicznościach conajmniej dziwnych. Ponoć po bohaterskiej walce powietrznej i zestrzeleniu nieprzyjacielskiego samolotu „motor mu wysadził" i wyrżnął podczas przymusowego lądowania w drzewo. Łoś myślał, jak wygląda obecnie jego piękny profil i co o tem powie pani Hala. Jeśli wyżyje, to z pewnością zyska tylko na tem urok bohaterstwa. Psiakrew, zawsze spadnie jak kot na cztery łapy.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Samochód zatrzymał się.

— Panie kapitanie, szeregowiec Wójcik melduje posłusznie, że tu jest kwatera pana kapitana. Zrana zamelduję o wszystkiem por. Oldyńskiemu — raportował jakiś niezmiernie umorusany smarami i błotem żołnierz.

Łoś ciężko wygramolił się z maszyny. Za chwilę siedział już wygodnie przy biurku, rozmawiając z por Oldyńskim. Istotnie stan kapitana ciężki, ale przetrzyma, byleby go prędzej odstawić do stałego punktu sanitarnego, mówił porucznik.

— Jakże tam było z tem zestrzeleniem nieprzyjacielskiego płatowca? — pytał Łoś.

— To był istotnie wyczyn. Mamy 2-u jeńców, w tem dowódcę grupy, jakieś fajne chłopy chociaż bolszewiki, zachowują się z całą godnością. Nigdybym się tego po nich nie spodziewał. Kazałem też traktować ich jak na to zasługują.

— Czy są ranni?

— Nie, lekkie zadrapania — nie byli takimi pechowcami, jak nasz kapitan Jezierski.

— Trzeba koniecznie zawieźć go natychmiast płatowcem do szpitala. Czy mamy w eskadrze pilota, który mógłby niezwłocznie wyruszyć?

— Jestem pilotem, panie kapitanie i czułbym się szczęśliwy gdyby...

— Dobrze poruczniku, niech się pan idzie teraz przebrać. Przed startem wpadnij Pan do mnie. Będę miał do pana prośbę. Chodzi mi o nadanie depeszy prywatnej. Czy zgoda, panie poruczniku?

Łoś został sam. Wziął kartkę papieru i nakreślił szybko co następuje: Warszawa — Hoża 1a — Halina Urbańska — Jezierski ranny stop walczył jak bohater stop jest w szpitalu Łoś kapitan.

Złożył starannie depeszę w pełnem poczuciu spełnionego obowiązku. Wszak okazuje się szlachetnym rywalem. Widział jej duże szare oczy, patrzące tylko w sobie właściwy sposób na blankiet depeszy. Jej zaniepokojenie. Poczuł lekkie ukłucie. Szkoda, że się będzie niepokoiła o tamtego. Gdyby tak on leżał z rozpłataną głową, ciekawe, czy żałowałaby. Hm. Z pewnością tak. A teraz... teraz musi odczuć wdzięczność, przecie ją zawiadomił.

— Swoją drogą ja bardzo lubię tego Łosia — jak to mawiała w chwilach dobrego humoru.

Spojrzał na zegarek. Cóż u djabła za powolność panuje wśród oficerów 34 eskadry! Minęło pół godziny od chwili odejścia porucznika. Przyszła mu do głowy myśl odwiedzenia Jezierskiego.

Nie, nie będzie go drażnił swoim widokiem. Wyszedł przed swoją kwaterę. Było już prawie szaro. Nagle o parę kroków od niego wyrosła jak z pod ziemi postać porucznika. Był ubrany w „combinaison" lotnicze, czapka kominiarka zasłaniała mu pół twarzy.

— Ależ robicie tu wszystko wolno — mówił Łoś. Więc drogę do X znajdziesz pan łatwo na mapie i proszę, oto moja depesza, którą obiecałeś mi nadać. Tylko niech pan uważa przy lądowaniu, panie poruczniku.

Tamtem salutował w milczeniu. W tej chwili podszedł do nich sierżant.

— Pan kapitan kazał przygotować samolot?

— Tak jest, czy umieściliście wygodnie kapitana Jezierskiego?

— Według rozkazu, panie kapitanie.

— To dobrze. Szczęśliwej drogi poruczniku.

Krótki twardy uścisk dłoni. Obaj mężczyźni oddalili się bez słowa.

— To przecie nie jest złe z mojej strony, że nie poszedłem patrzeć na zniekształconą twarz Tolka, wyglądałoby to na tryumf. Wrócił do siebie. Zapalił papierosa. I począł poważnie rozmyślać o odpoczynku. W tej chwili ktoś zapukał do drzwi i Łoś zobaczył por. Oldyńskiego wchodzącego do pokoju.

— Co, jeszcze pan nie wystartował? — zapytał.

— Przyszedłem po depeszę, panie kapitanie.

— Przecież otrzymał ją pan przed pięcioma minutami...

— Ja?... —

— Przecież, że nie ja, czy wy wszyscy jesteście tu nieprzytomni?

— Panie kapitanie, ośmielam się zauważyć, że jestem zupełnie przytomny — odparł sucho porucznik.

— Więc co pan zrobił z depeszą — irytował się Łoś.

— Wracam prosto od siebie i właśnie według umowy wstępuję po nią.

— Z kimże u licha rozmawiałem tam na dziedzińcu?

— Tego niestety nie wiem.

— Tu zaszła jakaś pomyłka, chodźmy do samolotu.

Właśnie w chwili, gdy wychodzili, usłyszeli głuchy warkot motoru.

— Przygotowują się do startu, chodźmy prędzej.

Warkot zamienił się w silny trzask, podobny do gęstej strzelaniny karabinowej.

— Nie zdążymy, daje pełny gaz — zawołał porucznik.

Istotnie ujrzeli jakąś wielką masę, wzbijającą się ponad ich głowami z grzechotem obracającego się śmigła. Frunęła na zachód.

— Ktoś nieznany startuje z kapitanem Jezierskim, niech pan dowie się natychmiast nazwisko wysłanego przez pomyłkę pilota, poruczniku!

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Słowa nieubłaganej rzeczywistości smagnęły Łosia prosto w twarz.

— Nie ulega najmniejszej wątpliwości, panie kapitanie, pilotem był pojmany dowódca bolszewickiej grupy.

— Jakto? włóczył się wolny po podwórzu?

— Tak, dałem mu swobodę ruchów w obrębie obozu — wycedził zmięszany porucznik.

— Niech pana wszyscy djabli...!

Kapitan Łoś obrócił się na pięcie i wolno powlókł się do kwatery. Wiedział. Wszystko stracone. Wydał „rywala" w ręce nieprzyjacielskiego lotnika, wyposażając go ponadto w samolot. Wszyscy znali głośną aferę pojedynku, całą tę historję przyjaźni i nienawiści. Nikt nie uwierzy w przypadek. Posądzą go o ohydny, niegodny oficera akt zemsty. Gorzej jeszcze, o zdradę. Uwolnił cennego jeńca, dając mu najlepszy aparat. Teraz co? Sąd. Degradacja. Hańba!... Wiedział, co oficer lotnik winien w takim wypadku uczynić. Kula w łeb i koniec. Finita la comedia!

Łoś był człowiekiem twardym. Odzyskał już zupełny spokój. Zasiadł do biurka, wziął kartkę papieru i zaczął pisać meldunek do Szefa Lotnictwa, naczelnego wodza. Wyjaśnił krótko i rzeczowo przebieg faktów, tłumaczył, że postępuje tak jak mu każe honor i błaga, by po śmierci nikt tego honoru nie szargał. *Są sytuacje* — pisał — *w których drobna nieostrożność powoduje nieobliczalne następstwa.*

Drugi list adresował do pani Haliny. Pisał, że to, co zrobił, zrobił dla niej, że nie miał żadnych złych zamiarów względem dawnego przyjaciela i że obecnie odchodzi z prośbą, by raczyła nie uważać go za łajdaka. Słowo „raczyła" podkreślił. Obydwa listy wsadził do kopert. Zapieczętował. Nagle przyszła mu dziwaczna myśl zagrania na efekt. Przecież to i tak już ostatni raz.

Porwał kopertę pani Haliny i na odwrocie napisał: *Nad. kpt. Łoś — kostnica 34 eskadry 7 grupy lotniczej.*

Tak, to wywrze wrażenie. Dziwił się sam, że na tem wrażeniu tak bardzo mu zależy. A jednak...

Przez krótką chwilę począł myśleć o tych wszystkich, którzy są mu najbliżsi. O starej schorowanej matce, paru kolegach, przyjaciołach. Przypomniał sobie poszczególne chwile, etapy. Nagle wstrząsnął się. Nie. Nie trzeba. Wszystko już skończone. Fatalny czas zbliża się. Wyjął browning, kaliber 7-y. Sprawdził magazyn. Zarepetował. Pogładził lśniącą czarną lufę. Więc to tak wygląda samobójstwo?...

Usadowił się wygodnie w fotelu. Było mu dobrze i ciepło. Życie zdawało się czemś tak bajecznem, ponętnem. Pragnął go z całą zaciekłością młodego zdrowego organizmu. Odczuwał rozkosz w poczuciu, że jeszcze żyje, zarazem świadomość, że niedługo to się wszystko skończy, napełniała go jakimś dziwnym, nigdy nieodczuwanym dotąd bólem.

— Już czas — pomyślał — trzeba kończyć całą tę komedję czekania.

Wziął do ręki rewolwer. Raz jeszcze sprawdził, czy wszystko w porządku i przyłożył go do skroni. Więc to tak?...

Raz... dwa... trzy... Szalone pragnienie życia powstrzymało mający już nacisnąć cyngiel palec. Podaruję sobie jeszcze pięć minut. Co to szkodzi? O tej drobnej słabości nikt się i tak nie dowie. Dopiero teraz twardy i zawsze zdecydowany kapitan Łoś zrozumiał, jak wiele się robi w życiu dla świadomości, co o tem powiedzą, lub pomyślą inni. Położył zegarek na stole i patrzył. Dał sobie słowo honoru, że dłużej niż pięć minut zwlekać nie będzie. Odczuwał obecnie całą rozkosz poczucia młodości i siły. Poczuł szaloną wyższość nad otaczającemi go przedmiotami. Może się poruszać, żyje. Podniósł przycisk, postawił go na miejsce.

Znów fala ciepła przeszła przez filtr naprężonych do ostateczności nerwów. Wzrok utkwił w zegarek, który cyka w niego sekundami uchodzącego życia. Wskazówka przesuwa się powoli... Mija minuta! Ciężka, zła!

Myśli kapitana tworzą już bezładne kłębowisko, z którego wyłowić można tylko jeden moment. Czas mija! Mija, Mija!! MIJA!!!...

Zapukano do drzwi. Na miłość Boską, niech mi tylko nie przeszkadzają. Ktoś nacisnął klamkę.

Oczy kapitana rozszerzył strach. Przywidzenie. Ujrzał kogoś, który winien znajdować się o wiele kilometrów we wrogim obozie. Przed nim stał oficer bolszewicki.

— Spełniłem rozkaz, kapitanie... — powiedział czystą polszczyzną.

Łoś milczał.

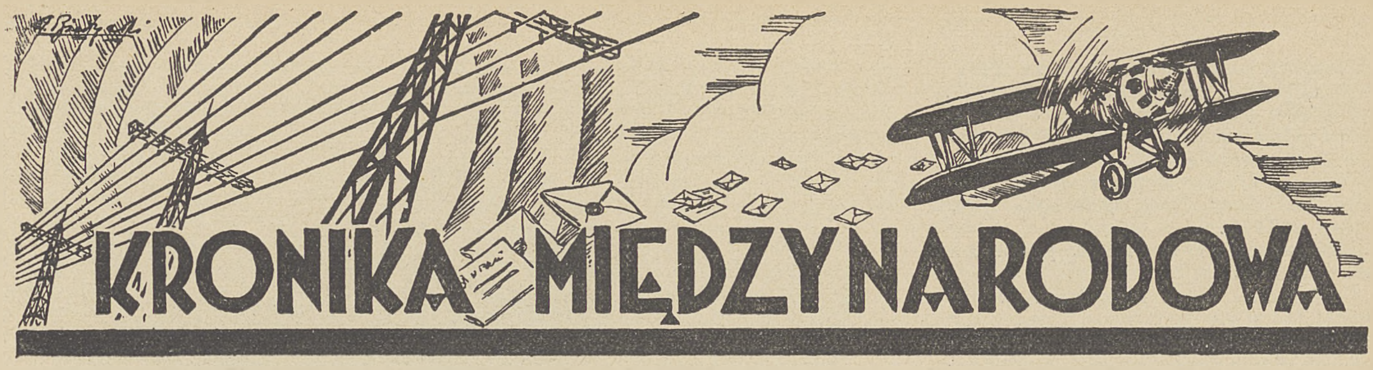
— Traktowaliście nas jak gentlemani gentlemanów, lotnicy — lotników. Jestem wprawdzie bolszewikiem, lecz zarazem Polakiem, który dzięki nieszczęśliwemu zbiegowi okoliczności przystać musiał do czerwonych. Dla mnie niema już powrotu. Lecz nikt mnie nie zmusi, bym korzystając z nieświadomości pana, gubił kolegę-lotnika, pomimo, że kolega ten jest moim wrogiem. Odwiozłem rannego oficera, który walczył z nami lojalnie, nie przestając być nadal waszym przeciwnikiem-najeźdźcą, który chociaż już przestał być Polakiem, pozostał lotnikiem i zachował swój honor do końca.

Bolszewik zamilkł i wyciągnął prawicę. Chwila milczenia i dłoń kapitana uścisnęła rękę renegata-zdrajcy, w tak swoisty sposób rozumiejącego to krótkie 5-o literowe słowo, które ludzie nazywają honorem.

Uścisk ten powrócił mu życie.

Od tego czasu Łoś twierdzi, że tradycje powietrza silniejsze są od zatrutego tchnienia bolszewizmu.

Przyszły numer „Lotu Polskiego" przyniesie ciekawą nowelę znanego komedjopisarza i nowelisty Zygmunta Kaweckiego, który ostatnio przekształca się w lotnika.



POLSKA

Poświęcenie hangaru L. O. P. P. na Porubanku pod Wilnem.

W dn. 6 września nastąpiło uroczyste poświęcenie hangaru na Porubanku pod Wilnem. Hangar wybudowany prowizorycznie przez Niemców podczas wojny światowej, pozostawiony bez należytego nadzoru, po upływie paru lat zaczął stawać się nie do użytku. Wówczas opiekę nad hangarem objął Wojew. Kom. LOPP. w Wilnie i przy współudziale Wileńskiego Komitetu Kolejowego zajął się doprowadzeniem hangaru do stanu odpowiadającego nowoczesnym wymaganiom. W tym celu ściany hangaru zostały obmurowane, dach, brama i podłoga wyreparowane i odnowione. a ostatnio została założona instalacja oświetleniowa. Koszt tych robót wyniósł kilkadziesiąt tysięcy, na których pokrycie złożyły się obydwa Komitety. Obecnie w hangarze znajdują pomieszczenie samoloty własne propagandowe Komitetu Wojew., oraz obce, a wśród tych stale eskadra szkoły pilotów Aeroklubu Wileńskiego.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele duchowieństwa, rządu, władz wojskowych, władz L.O.P.P. oraz rzesze szerszej publiczności. Aktu poświęcenia dokonał ks. biskup-sufragan Michalkiew, wygłaszając następnie mowę, w której podnosił zasługi Komitetów L.O.P.P. Następnie mówcy: pp. Białas, prezes Wojew. Kom. L.O.P.P. i Butkiewicz prezes Kolejowego Komitetu, złożyli sprawozdanie z dotychczasowej działalności Komitetów i ich zamiarów na przyszłość. Ostatni przemawiał p. wojewoda Raczkiewicz, który podkreślił znaczenie, jakie ma lotnictwo w obronie kraju i wezwał obecnych, aby dołożyli wszelkich wysiłków dla zgromadzenia w szeregach L. O. P. P. jak największej ilości członków..

Uroczystość zakończyły loty pasażerskie, w których udzielano chętnym emocji chrztu powietrznego.

Aerokluby Akademickie

Aerokluby Akademickie szkoliły w pilotażu w dn. 30 Czerwca 1929 r. 65 członków. W ciągu lipca i sierpnia przybyło 22, ubyło 10, tak, że w dn. 1 września ilość uczestników tegorocznego kursu pilotażu dosięgła 77-iu.

W lipcu wykonano 4.696 lotów szkolnych w czasie 522 godz, 41 min.

W sierpniu—3.759 lotów w czasie 530 godz. 40 min.

Razem z Majem i Czerwcem, czyli w ciągu tegorocznego kursu pilotażu do dn. 1. IX. 1929 r. Aerokluby Akademickie dokonały lotów szkolnych 13.460 w czasie 1.594 godz. 25 min.

Na poszczególne kluby przypada godzin lotu:

A. A. w Warszawie —	544 godz.	41 min.
„ w Poznaniu —	336 „	25 „
„ w Krakowie —	322 „	51 „
„ we Lwowie —	233 „	22 „
„ w Wilnie —	157 „	22 „

Stan wyszkolenia w dn. 31 Sierpnia był następujący: ukończyło szkolenie—22, kończyło—13, odbywało loty samodzielne przed warunkami — 25, z instruktorem latało — 17.

Żadnych nieszczęśliwych wypadków z ludźmi nie było.

42 nowych pilotów.

Z pośród 77 szkolonych w Aeroklubach Akademickich pilotów w ubiegłym miesiącu otrzymało 42 dyplomy pilotów, powiększając wydatnie szeregi naszych obrońców powietrznych. W liczbie tej znajduje się 1 kobieta, p. H. Grzybkowska z Poznania. Poza nią, szkolą się w A A. jeszcze 3 panie.

Fundacja lotnicza im. Marszałka Piłsudskiego.

Fundacja lotnicza im. Marszałka Piłsudskiego, powstała z inicjatywy podoficerów formacyj lotniczych, dla budowy samolotu im. Marszałka Piłsudskiego, przelana została na życzenie P. Marszałka na rzecz budowy Instytutu Metalurgicznego. Suma zebrana na ten cel przez podoficerów lotnictwa wynosi 58.000 złotych.

Wizyta Generała Simowitcha.

Wybitny przedstawiciel lotnictwa Jugosławji, gen. Simowitch, który bawi obecnie w Warszawie wraz z małżonką, zwiedził dn. 10 b. m. Polskie Zakłady Skody na Okęciu oraz Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie. Dn. 11 b.m. generał Simowitch w towarzystwie Szefa Dep. Aeronautyki, płk. Rayskiego zwiedził szkołę i składy lotnicze w Dęblinie, poczem — fabrykę samolotów w Lublinie (Plage i Laśkiewicz). Dn. 12.X w towarzystwie Szefa Wydz. Balonowego Dep. Aeronautyki, płk. Grabowskiego, gen. Simowitch zwiedził fabrykę spadochronów w Jabłonnie.

Specjalnę zainteresowanie gen. Simowitcha wywołał doskonały samolot polskiej konstrukcji inż. Puławskiego, który podobno przewyższa swemi zaletami najnowsze samoloty myśliwskie francuskie, angielskie, włoskie i czeskie. Zainteresowanie to znalazło wyraz w zaproszeniu pilota oblatującego Państwowych Zakładów Lotniczych, kpt. Orlińskiego, do Belgradu na listopad celem zademonstrowania na miejscu zalet samolotu w locie.

Również polska produkcja silników lotniczych w Polskich Zakładach Skody i samolotów pasażerskich Fokker w Lublinie wywołała wielkie zainteresowanie gen. Simowitcha.

Zakup Polskiego Fokkera przez Belgję.

Przed kilku dniami 3-silnikowy samolot pasażerski Fokker został odprowadzony drogą powietrzną do Belgji. Samolot wyprodukowany został na zamówienie belgijskich linij lotniczych przez fabrykę samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie całkowicie z materjałów polskich.

Miljon kilometrów „Lotu".

We wrześniu r. b. samoloty państwowo-samorządowe przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej (Polskie Linje Lotnicze „Lot") ukończyły miljon przelecianych kilometrów.

Z tej racji i ponieważ z początkiem roku podnosiły się głosy powątpiewania, czy upaństwowiona komunikacja powietrzna będzie funkcjonowała nie mniej sprawnie niż w latach ubiegłych, kiedy eksploatowana była przez przedsiębiorstwa prywatne, nadszedł czas zrobić pierwszy bilans P. L. L. „Lot".

W roku 1928 prywatne towarzystwa komunikacji powietrznej oblatywały linje:

Warszawa — Kraków	— 272 klm.
Warszawa — Poznań	— 313 „
Warszawa — Lwów	— 369 „
Warszawa — Gdańsk	— 319 „
Kraków — Brno — Wiedeń	— 413 „

a łączna długość sieci wynosiła 3572 klm.

Obecnie stale przelatywane są linje:

Warszawa — Katowice	— 286 klm.
Warszawa — Kraków	— 272 „
Warszawa — Lwów	— 369 „
Warszawa — Gdańsk	— 319 „
Warszawa — Poznań	— 313 „
	(2 razy dziennie)
Katowice — Poznań	— 314 klm.
Poznań—Bydgoszcz — Gdańsk	— 281 „
Katowice — Wiedeń	— 363 „
Katowice — Kraków	— 79 „
	(2 razy dziennie)

a łączna długość sieci wynosi 5194 klm.

(Powiększenie w porównaniu z rokiem ubiegłym o 45%),

Ponieważ nie mamy obecnie jeszcze pełnego roku działalności P. L. L. „Lot", ograniczymy się do porównania cyfr statystycznych pierwszych 8-u miesięcy roku 1928 z cyframi za te same miesiące roku 1929.

Biorąc pod uwagę loty wykonane według obowiązującego rozkładu, porównanie przedstawiać się będzie następująco:

	1928 r.	1929 r.
przeleciano klm	749980	852786
dokonano lotów	2392	3609
przewiez. pasażerów	4750	9547
„ poczty w kg.	14321	20424
„ towar. „	154822	239507

Cyfry powyższe wskazują, iż komunikacja powietrzna rozszerzyła się; dają one również możność zorjentowania się

jaki pożytek komunikacja powietrzna przyniosła społeczeństwu w roku 1928 i 1929.

Podczas gdy w pierwszych 8-u miesiącach roku 1928 na jeden lot przypadało 1,98 pasażera, to w tych samych miesiącach 1920 samoloty przewoziły przeciętnie w jednym locie 2,65 pasażerów (wzrost o 33%).

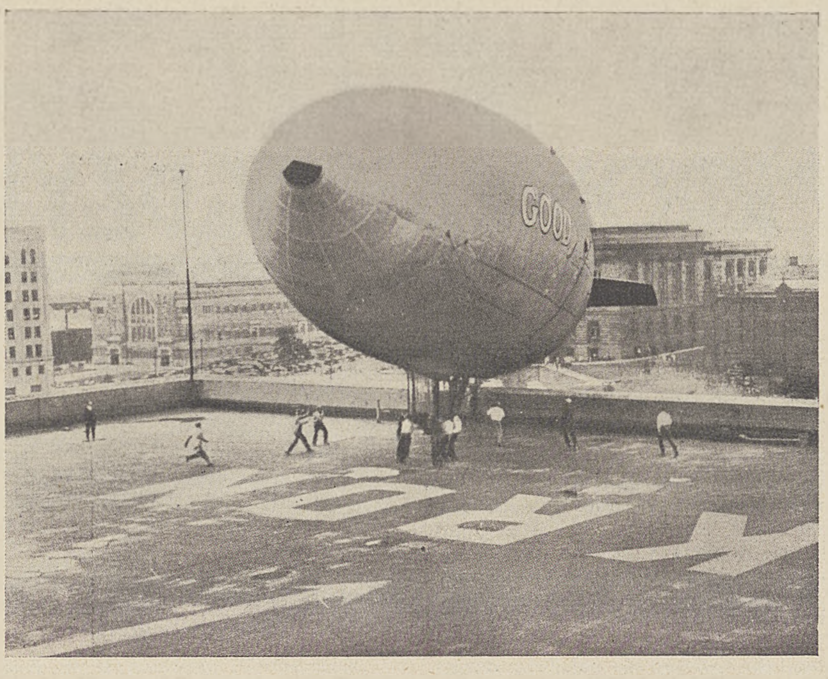
Podniosła się również ilość przewożonych towarów.

Porównanie to świadczy korzystnie o przedsiębiorstwie państwowo-samorządowem, gdyż przewożony tonaż powiększa dochody, a tem samem zezwala na zmniejszenie subwencji płaconej przez Skarb Państwa.

W dziedzinie regularności komunikacji powietrznej nastąpiła również poprawa.

Podczas gdy w pierwszych 8-u miesiącach roku zeszłego samoloty kursowały z regularnością 60 do 90,5%, to w tych samych miesiącach roku bieżącego przeciętna regularność wzrosła do 94,3%, mimo wybitnie niekorzystnych warunków tego roku, to jest surowej zimy, uruchamiania nowych linij, wprowadzenia nowych typów płatowców i silników.

Biorąc pod uwagę powyższe okoliczności oraz pełne 100%-we bezpieczeństwo, z jakiem kursują płatowce państwowo-samorządowego przedsiębiorstwa, stwierdzić należy, że upaństwowiona komunikacja powietrzna funkcjonuje sprawniej niż w latach ubiegłych, kiedy eksploatowana była przez przedsiębiorstwa prywatne, a realne wyniki pracy za pierwsze 8 miesięcy dają najlepsze gwarancje, że P. L. L. „Lot" będzie rozwijać się pomyślnie, zdobywając dla komunikacji powietrznej coraz szersze koła naszego społeczeństwa, łamiąc jego uprzedzenia i ucząc go należycie cenić nowoczesny, idealny rodzaj lokomocji.



Lądowanie na dachu. Narazie sterowce — z czasem będą lądować na dachu również samoloty.

TURCJA

Raid eskadrowy.

Dotychczas głucho było w świecie lotniczym o wyczynach wyznawców Proroka. Wiadomo było, iż lotnictwo posiadają — samoloty przeważnie francuskiego wyrobu — i na tem koniec. Okazuje się jednak, że odrodzona Turcja dba o rozwój i sprawność swego lotnictwa. Dowodem tego jest świeżo ukończony raid eskadry tureckiej pod dowództwem majora Zeki-beja, która przeleciała we wzorowym porządku odległość 4100 km w ciągu sześciu dni, lądując po drodze dwunastokrotnie.

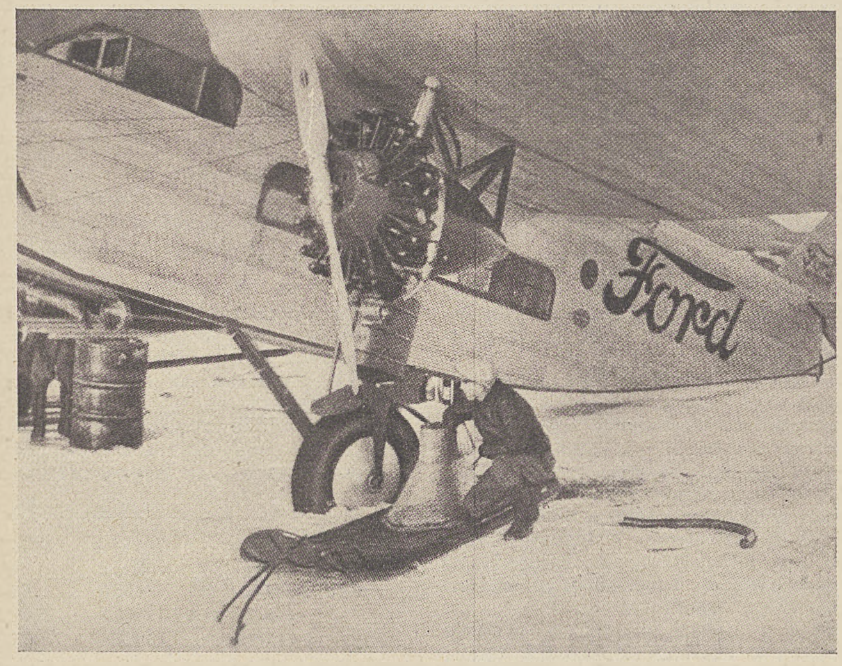
Czy nie czas najwyższy pomyśleć o rynku tureckim dla zbytu naszej wytwórczości lotniczej? Sympatje polskie są jeszcze żywe w Turcji. Bierzmy przykład z naszych pobratymców z nad Wełtawy, których silniki lotnicze Walter używane są już na obydwu półkulach.

STANY ZJEDNOCZONE

Kiedy będziemy mogli lądować na dachach?

Pytanie to nie jest bynajmniej tak absurdalnem, jak się może wydawać nam w Europie. W Ameryce budują już małe sterowce sportowe, które nietylko mogą lecz lądują rzeczywiście i najzupełniej pomyślnie na płaskich dachach nowoczesnych budowli miejskich. Ilustruje to rysunek obok. Z drugiej strony znane są urządzenia do lądowania i startowania samolotów z okrętów. Przenieść te urządzenia na dachy domów, a zadanie zostanie rozwiązane, oczywiście pod warunkiem, iż w praktyce nie powstaną przeszkody nieprzewidziane. Słowem odpowiednie doświadczenia, i to kosztowne, muszą być przeprowadzone.

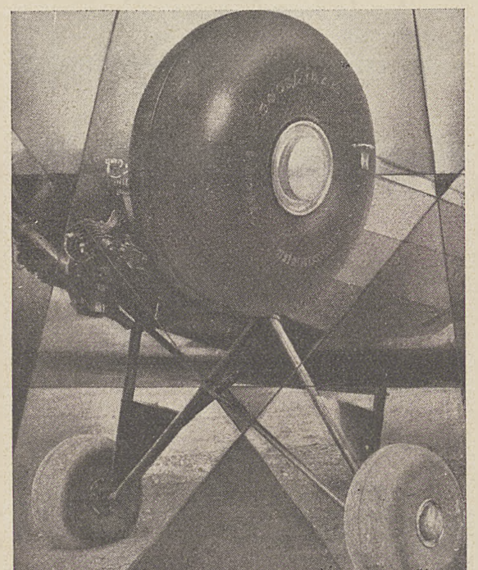
Doświadczenia takie rzeczywiście zapoczątkowują się w Stanach Zjednoczonych, a przy tamtejszym „pośpiechu tworzenia" należy się spodziewać prędkiego urzeczywistnienia lądowiska i startowiska „dachowego". Urządzenie to ma posiadać wygląd pomostu o długości około 60 m. i szerokości około 20 m., który to pomost będzie można obracać na dachu zależnie od kierunku wiatru, w ten sposób aby—jak to jest we zwyczaju—umożliwić lądowanie i startowanie zawsze dokładnie pod wiatr. Pozatem pomost ten będzie mógł przybierać odpowiednie pochylenie, dzięki czemu samolot, wylądowawszy na jego dolnym końcu i tocząc się z rozpędu w dalszym ciągu p o d g ó r ę, będzie się hamował sam przez się. Odwrotnie podczas startowania: tocząc się po pomoście z góry na dół, samolot wzniesie się w powietrze w przyśpieszonem tempie.



Zmiana kół na narty — stanie się zbyteczną przy zastosowaniu opon „super-balonowych" Goodyear.

Samoloty na super-balonach.

Spytajcie pierwszego lepszego automobilistę co to są balony, a zaraz Wam powie, że jest to wyzwolenie się z pod władzy polskich dróg. Że nie posiadamy specjalnych asfaltowych autoszos, po których możnaby jechać jak po stole z dowolną niemal szybkością, wiemy o tem doskonale. Co gorsze przekonywujemy się boleśnie codziennie na własnych kościach o przyjemności jazdy po kocich łbach — chyba, że jedziemy na balonach! A, wtedy, to zupełnie co innego: obszerne, stosunkowo miękkie opony, t. zw. balonowe, nie tańczą po warjacku na wybojach, lecz poprostu p o c h ł a n i a j ą je, raczej rozpłaszczając się, a nie przenosząc brutalnych wstrząsów na podwozie.



Nowe opony „super-balonowe" Goodyear.

Nie potrzebujemy się wstydzić brukowanych wybojami „polskich" dróg, gdyż zbyt wiele przyczyn złożyło się na nasze rozgrzeszenie. Ale co jest ciekawe, że od czasu powstania lotnictwa cały świat został zmuszony do bliższego zapoznania się z tą fatalnością, która dotychczas była przywilejem krajów uboższych. I to zapoznanie się nastąpiło w ich własnym kraju, choćby posiadającym najlepszą sieć dróg samochodowych.

Mamy na myśli lotniska. Niepodobieństwem jest wybrukowanie całej powierzchni wszystkich lotnisk. Oto więc nasza rodzima bolączka stała się udręką lotnictwa na wszystkich kontynentach. Pierwszym Amerykanom jednak zaświtała myśl zastosowania zdobyczy automobilizmu do lotnictwa. W ten sposób powstały super-balony, przewyższające na usługach samolotu nawet zalety samochodowych balonów.

Samolot na oponach super-balonowych wydaje się jakby spoczywał na piłkach foot-ballowych. Koła do tych opon nie posiadają zupełnie szprych, oponę zakłada się bezpośrednio na piastę, jak to zresztą widać na naszej rycinie. (Jest ona niestety nieco futurystyczna, darujmy to jednak Jankesom — nowe opony są wynalazkiem amerykańskim — którzy w reklamie nie znają umiaru). Pod ciężarem samolotu opony uginają się dość znacznie, dzięki czemu posiadają dużą powierzchnię styczności z gruntem i podczas lądowania działają bardzo korzystnie: hamująco. Również nadają się one doskonale do lądowania i startowania ze śniegu i gruntu błotnistego lub piaszczystego, gdzie dotychczas zwykłe koła grzęzły lub wypadało stosować zamiast nich narty.

Tak więc nowe koła zdają się mieć świetną przyszłość. Dodajmy jeszcze, że, pomimo znacznych wymiarów opon, nowe koła są lżejsze (mniej metalu) i stawiają mniejszy opór w powietrzu.

Latający zbiornik.

Wytwórnia lotnicza Bellanca Aircraft Corporation pragnie zdobyć laury na polu rekordów. Każdemu wolno, tembardziej jeśli się ma pieniądze. Wytwórnia więc zbudowała potężnej objętości zbiornik na benzynę, taki jaki się używa na samolotach, dorobiła do niego skrzydła, ogon, koła, no i oczywiście silniki i—zaprezentowała go naszym czytelnikom na rysunku obok. Niestety o własnościach lotnych tej oryginalnej maszyny nic powiedzieć z braku bliższych danych na razie nie można prócz tego tylko, że w najbliższym czasie samolot ten ma zamiar próbować zdobyć rekord długotrwałości lotu bez lądowania. (Patrz str. następna).

PORTUGALJA

Czyżby jeszcze jeden przelot Atlantyku?

Na początek roku przyszłego przygotowują Portugalczycy lot transatlantycki do Ameryki Południowej przez Azory.

Lotnictwo portugalskie nie jest wprawdzie głośne ani zasłużone (i dlatego zapewne projektowany przelot odbędzie się przezornie na niemieckim samolocie Junkers'a tego typu, który już raz zdał egzamin transatlantycki z Koehl'em i Huenefeld'em na pokładzie), lecz, jak wiadomo, Portugalja z dawien dawna cieszy się sławą ojczyzny najlepszych żeglarzy na świecie. Przelot zaś transatlantycki, to w 99-iu procentach zadanie nie lotnicze lecz nawigacyjne, wymagające znajomości przedewszystkiem morza i kaprysów pogody nad Atlantykiem.

Należy zaznaczyć, że na polu „transatlantyckiem" znany jest jako powaga w sprawach lotniczo-nawigacyjnych admirał portugalski Coutinho, wynalazca specjalnego sekstantu lotniczego, przyrządu niezbędnego dla „przelotników". Przyrząd ten parę lat temu, jeszcze na początku „pędu transatlantyckiego", pozwolił samolotowi portugalskiemu na zwyciężenie Oceanu, nakierowując maszynę dokładnie, pomimo niesprzyjającej pogody, na małą skalistą wyspę Fernando Noronha, sygnalizującą osiągnięcie upragnionego wybrzeża Ameryki Południowej.

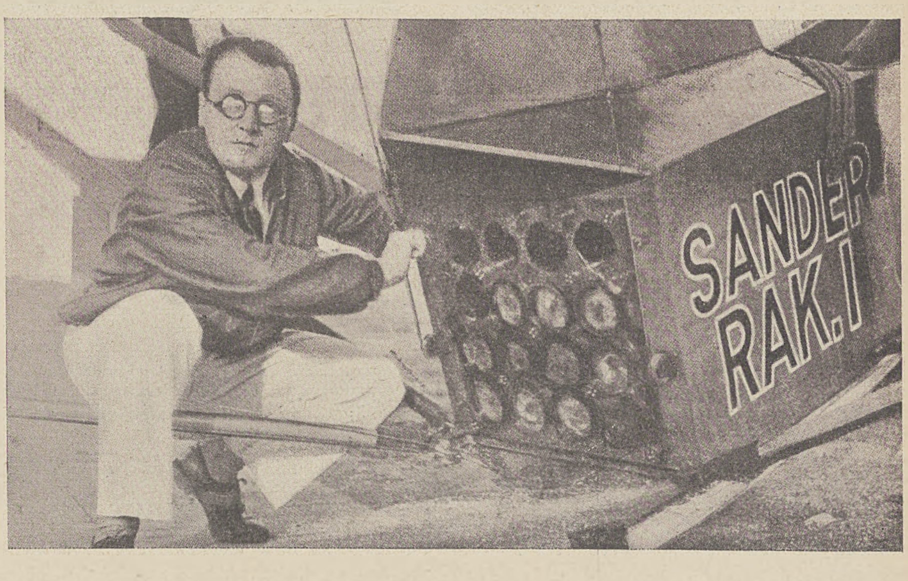
RUMUNJA

Dlaczegożby nie w Polsce?

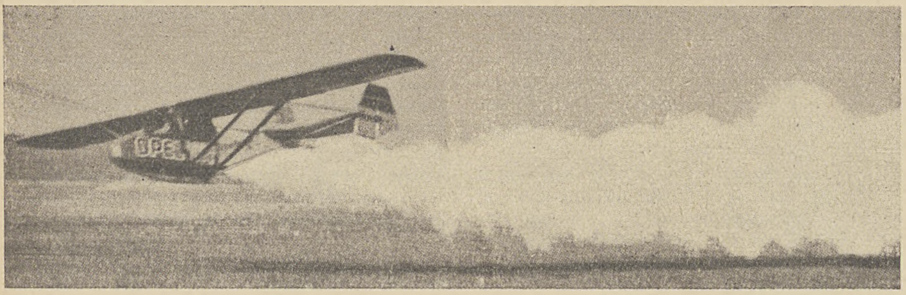
Rzeczywiście, dlaczegoby Rumuni nie mogli w Polsce zaopatrywać się w awionetki? Dlaczego mają koniecznie oglądać się na Francję i Niemcy (w Niemczech już kupują), skoro mają pod bokiem świetnie rozwijające się polskie aerokluby akademickie i polskie awionetki, które —jak się okazuje — mogą konkurować z zagranicznemi?

Rumunja jest z pośród naszych sąsiadów wymarzonym krajem przyszłości dla lotnictwa słabosilnikowego i może być dobrym rynkiem zbytu dla nas. Rumunja posiada znaczne zastępy ludzi majętnych, których stać na kupno awionetki; rzadka sieć kolejowa i drogowa przyczynia się do podniesienia znaczenia komunikacji lotniczej; warunki terenowe dla lotnictwa słabosilnikowego są naogół bardzo korzystne; pod względem meteorologicznym specjalnych przeszkód niema; pęd do modernizacji i podniesienia skali życia jest wielki w odrodzonej i zjednoczonej Rumunji. Przy tem wszystkiem jest to kraj o przemyśle — prócz naftowego — jeszcze w powijakach, a zwłaszcza w dziedzinie lotnictwa zależy całkowicie od zagranicy. Ponieważ w dodatku zapotrzebowanie na awionetki w Rumunji obecnie jest w stanie narodzin i nie obiecuje zwiększać się nadmiernie szybko, jest to więc doskonała sposobność dla naszej inicjatywy, która z konieczności, nie rozporządzając dostatecznemi środkami, może interesować się jedynie rynkiem, za którego wymaganiami będzie w stanie nadążyć.

A więc nie dajmy się ubiec innym. Kujmy żelazo póki gorące!



Silnik rakietowy nowego systemu samolotów.



Opel — samolot przyszłości o napędzie rakietowym.

NIEMCY

„Romar'y" toną!

Wielosilnikowe, całkowicie metalowe wodnosamoloty niemieckie wytwórni Rohrbach, z któremi i im podobnemi jeszcze większemi typami łączą Niemcy ambitne projekty komunikacji długodystansowej, nawet przez Atlantyk, zaczynają przysparzać kłopotów swym twórcom. Niedawno jeden z nich zatonął z nieznanych bliżej powodów pod Trawemuende, inny znów, na którym wybuchł pożar, przyczem obawiano się wybuchu zbiorników z benzyną, został zatopiony strzałami armatniemi... To daje do myślenia. A więc pedantycznie przeprowadzona, prawdziwie po niemiecku, próba „wyczynności" morskiej, t. zw. Seetuechtigkeit, o której przez długi czas rozpisywały się niemieckie pisma lotnicze, nie stała jednak najwidoczniej na wysokości zadania.

Ostatni rekord: 37 minut lotu na plecach.

Czy może na coś się przydać latanie na samolocie kołami do góry, a tembardziej ustanawianie rekordów długości podobnego lotu? Kto wie? W lotnictwie niema rzeczy niemożliwych. Zaopatrywanie samolotu w powietrzu w paliwo bez lądowania było również uważane za pomysł, nie rokujący żadnego praktycznego znaczenia, bardzo szybko jednak zapatrywanie to uległo zasadniczej zmianie. To samo może być z innemi rekordami. Zapewne w tem miłem przypuszczeniu torowania drogi lataniu na plecach pewien młody Bremeńczyk w tak niewygodnej pozycji latał na 70-konnym samolocie sportowym Focke-Wulf „Kiebitz" aż 37 minut, bijąc poprzedniego właściciela tej kategorji rekordów o całe 21 minut.

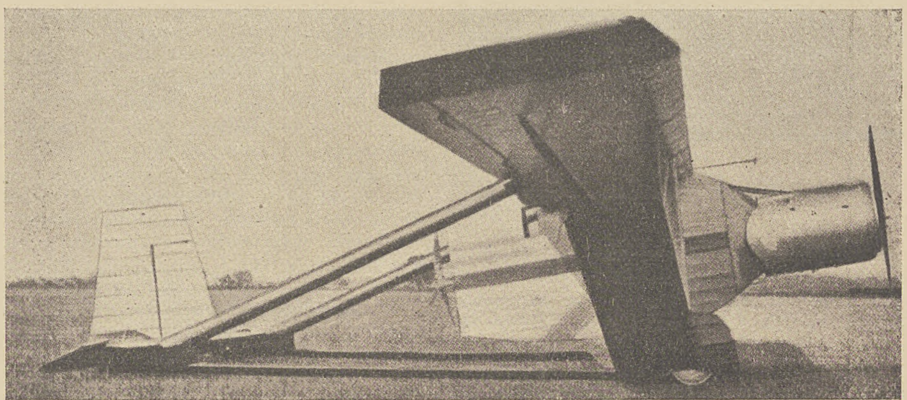
Samolot-rakieta

Nikogo nie dziwią ognie sztuczne, unoszące się same wysoko nad głowy tłumu, rozpękające się w górze z hukiem i spadające rojem różnokolorowych gwiazd. Palące się gazy są tu tym silnikiem, który unosi rakietę wzwyż względnie w jakimkolwiek innym kierunku, w którym ją wypuścimy. Gdybyśmy do takiej rakiety przymocowali skrzydła, zaopatrzyli ją w stery i zechcieli (mniejsza w jaki sposób) z ich pomocą kierować lotem tej maszyny „latającej" — otrzymalibyśmy coś, coby przewyższało pod względem prostoty nasze dzisiejsze aeroplany i sterowce.

Dotychczas taka maszyna zdawała się wkraczać w krainę fantazji. Jakież olbrzymie masy materjału wybuchowego musiałby zawierać samolot rakietowy, bo wiadomo przecież z jak błyskawiczną szybkością materjał ten spalałby się. A jakie fantastyczne szybkości musiałby rozwijać! Jednakże szybkość „klasycznego" typu samolotu zwiększa się prawie z dnia na dzień, a człowiek — poczciwe stworzenie, mogące się przyzwyczaić do wszystkiego — opanowuje ją szybko, niema wobec tego powodu wątpić, że potrafi również latać na samolocie rakietowym z szybkością choćby przewyższającą szybkość dźwięku... Nowe ciężkie zagadnienie stanęłoby wówczas przed dygnitarzami urzędu ruchu lotniczego: jak sygnalizować z takiego samolotu o swojem zbliżaniu się, skoro najpotężniejsze syreny, wołające „z drooogi!", u p r z e d z a ł y b y post fatum...

Na rysunku obok widzimy właśnie taką miłą maszynkę. Nasze babki, które dzisiaj zatykają uszy i nos przy zbyt poufałem zbliżeniu się rozhukanego automobilu, co poczną teraz?

Jednak mówmy poważnie. Nasi sąsiedzi, Niemcy, dzięki swej żelaznej pracowitości i woli, zagadnienie samolotu rakietowego rozwiązali. Zaczęli od prób modelowych, następnie przeszli do doświadczeń na samochodzie, dziś zaś mogą się poszczycić pierwszym samolotem-rakietą. Lotnictwo idzie naprzód z piorunującą szybkością. I my musimy przyśpieszyć kroku.



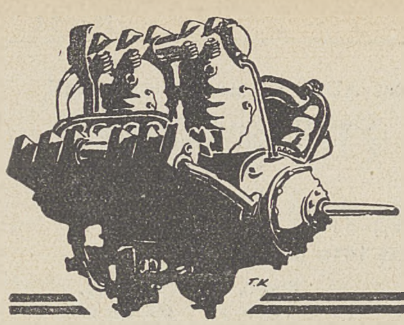
Specjalny samolot rekordowy Bellanca-Tandem.



W belgijskiem czasopiśmie lotniczem **La Conquête de l'Air** znajdujemy barwnie opisany przez J.-M. Canneel'a port lotniczy Brukseli, Haren. Niema człowieka, którył nie interesował się światem, znajdującym się poza sferą jego środowiska codziennego. Już na dworcu kolejowym w chwili odjazdu pociągu dalekobieżnego zdaje się nam, jakbyśmy i my znaleźli się bliżej wszechświata. Na dworcu lotniczym w Haren, w punkcie krzyżowania się lotniczych arteryj wielkiego świata, wrażenie to jest tem żywsze pośród wciąż nowych przybyszów z krajów dalekich, przynoszących z sobą cząstkę to słonecznej Italji, to mglistego Albjonu, to zagadkowej Bolszewji, to odrodzonej Polski...

Dworzec lotniczy w Warszawie daje nam możność u nas na miejscu zakosztowania podobnych wrażeń, na które wskazuje z entuzjazmem p. Canneel. Pójdźmy za jego przykładem. Zobaczmy nasz dworzec lotniczy i nowoczesny ruch samolotów na lotnisku. Wstęp na dworzec wolny dla wszystkich.

Jest jeszcze jeden artykuł w temże czasopiśmie, mogący nas zainteresować. Jest to opis rozwoju lotnictwa kolonjalnego w Kongo belgijskiem. Na pozór cyfry i dane techniczne dla nas bez znaczenia. Nie mamy przecież kolonji własnej. To prawda, temniemniej mamy kolonje naszej emigracji, rozrzucone niemal we wszystkich częściach świata. Ze wzmiankowanego artykułu dowiadujemy się jak nadzwyczajnie—właśnie dzięki lotnictwu — podnosi się znaczenie wielkich i dotychczas słabo wykorzystanych obszarów Konga dla tak małego kraiku, jakim jest Belgja. Czy to nic nam nie mówi? Czy dzięki lotnictwu, które nie zna granic, a pochłania przestrzeń, nasz stosunek do Polonij zagranicznych nie mógłby wejść na korzystniejsze tory? Za granicami Polski mieszka wszak dobrych kilka miljonów naszych rodaków!



NOWOŚCI W DZIALE TECHNIKI LOTNICZEJ

Samoloty

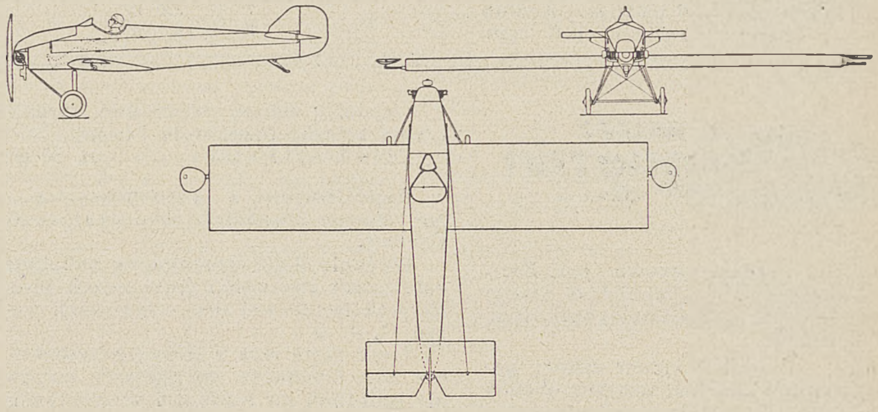
STANY ZJEDNOCZONE

Nowy Bellanca raidowy. Na zamówienie dziennika „Chicago Daily News" zbudował inż. Bellanca nowy samolot, którego zasięg ma wynosić ok. 16000 km. Bliższych wiadomości o konstrukcji brak. Wbudowane są dwa silniki „Wasp" po 420 MK. Leżą one w przodzie kadłuba jeden za drugim. Przedni napędza śmigło ciągnące, tylny za pośrednictwem wału przechodzącego przez kabinę porusza śmigło cisnące, umieszczone poza kabiną. Pojemność zbiorników paliwa wynosi ok. 8700 l. Ciężar własny wynosi 2800 kg., zaś użyteczny 6300 kg, a więc ciężar całkowity Pc = 9100 kg. Prócz niezwykle korzystnego stosunku Pu/Pw zwraca uwagę znaczna rozpiętość samolotu w porównaniu z długością (b = 25,8 m; l = 7,6 m.). Przez wyjęcie głównego zbiornika można samolot przekształcić na komunikacyjny, 12-miejscowy. Oblatanie tej nowej maszyny nastąpiło dnia 20 sierpnia b. r., po 7-miesięcznym okresie budowy.

ANGLJA

Glenny i Henderson „Gadfly". Jest to jednomiejscowy samolot turystyczny budowany pod hasłem jak największej prostoty i taniości wykonania. Pod względem układu jest on jednopłatem ze skrzydłem wolnonośnem, leżącem pod kadłubem.

Skrzydło jest niedzielone i o stałym profilu. Krańce nie są wcale zaokrąglone. Najciekawszą nowością w tym płatowcu jest brak zwykłych lotek w skrzydle. Zastosowano tu odrębne i położone w przedłużeniu skrzydła płaty zwichrzeniowe pomysłu kpt. Pearsona. Są to jakby talerze kształtu niemal kolistego w rzucie poziomym, obustronnie wypukłe i zamocowane na wygiętym wałku Poprzeczny ruch drążka sterowego zostaje przeniesiony za pośrednictwem dźwigni linek i krążków na wałek. Dzięki wygięciu wałka talerz nietylko obraca się, lecz także zmienia swój kąt natarcia w znacznych granicach. Przez zastosowanie mechanizmu różnicowego osiągnięto zmiany kąta od + 6° do — 40°. Tak więc przy maksymalnem wychyleniu drążka sterowego jedno ze skrzydeł otrzymuje znaczny impuls ku dołowi i w tył skierowany, podczas gdy przeciwległe skrzydło niemal nie hamowane, jest lekko unoszone w górę. Wynikałoby stąd, że do wprowadzenia samolotu w prawidłowy wiraż wystarczłyby sam poprzeczny ruch drążkiem. Narazie brak jeszcze wiadomości o zachowaniu się płatów Pearson'a w praktyce. Niezaprzeczoną korzyścią okaże się tutaj brak jakiejkolwiek przerwy w profilu skrzydła.



Glenny i Henderson „Goldfly" — samolot jednomiejscowy turystyczny.

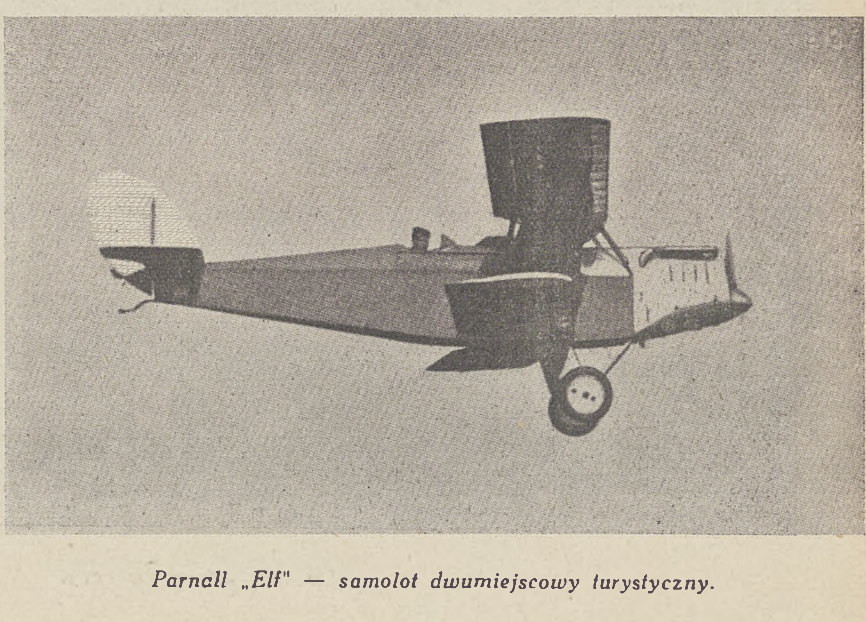
Mimo umieszczenia pod kadłubem skrzydło nie posiada żadnego odchylenia ku górze. Wykonane jest całkowicie z drzewa, łącznie z pokryciem (sklejka). Również całkowicie drewnianą jest konstrukcja kadłuba. Podwozie klasyczne z osią poziomą i amortyzatorem sznurowym umieszczono w taki sposób, aby nie przeszkadzało operacji zakładania skrzydła, a więc golenie przednie zamocowane są w pierwszym przekroju kadłuba, tuż za silnikiem. Opierzenie ze sterami nieodciążonemi, opierzenie poziome ograniczone — podobnie jak skrzydło — linjami prostemi. Linki napędzające ster wysokości leżą całkowicie poza kadłubem.

Charakterystyki.

Wymiary: b = 7,6 m (skrzydło)
b_0 = 7,95 m (z płatami zw.)
l = 5,45 m
S = 10,2 m²

Silnik: ABC „Scorpion" N = 35 MK
Ciężary: Pw = 206 kg
Pu = 340 kg
Pc = 134 kg
ps = 33,4 kg/m²
pn = 9,7 kg/MK
Cechy lotu: V_{max} = 145 km/g
Vek = 116 km/g
Vmin = 72 km/g
Vo = 2,5 m/sek
H = 4000 m

Parnall „Elf". Samolot dwumiejscowy, turystyczny, w ktorym zwrócono szczególniejszą uwagę na składalność. W tym celu komora płatowa jest usztywniona zastrzałami i słupkami, zaś ścięgna profilowe są użyte tylko do regulacji kątów natarcia, a więc między zastrzałami. Prócz tego dolne płaty posiadają krawędzie tylne ruchome na zawiasach; przed złożeniem skrzydeł odchyla się owe krawędzie ku dołowi, tak że szerokość „El-



Parnall „Elf" — samolot dwumiejscowy turystyczny.

fa" po złożeniu jest stosunkowo nieznaczna (2,4 m). Górne skrzydło przoduje o odległość międzydźwigarową, prócz tego oba skrzydła mają wybitne odchylenie ku tyłowi. Dzięki temu uzyskano doskonałą widoczność dla pilota (z tylnego miejsca), a nawet pasażer siedzi już poza baldachimem. Użycie spadochronów możliwe z obu miejsc. Kadłub obszerny, długi. Główny zbiornik paliwa znajduje się w kadłubie. Z niego pompka czerpie paliwo do zbiornika opadowego w baldachimie. Konstrukcja skrzydeł i kadłuba drewniana. Pokrycie skrzydeł płótnem. Kadłub jest kryty sklejką. Podwozie jest typu trójnogowego z węzłem osiowym na odwróconej piramidce pod kadłubem. Amortyzacja w tylnych goleniach, zapomocą kauczuku zgniatanego.

Opierzenie normalne, stery nie odciążone. Przewidziano dwa bagażniki, z tego jeden przed pasażerem, drugi, specjalnie obszerny, za miejscem pilota.

Charakterystyki.

Wymiary: b = 9,5 m
l = 6,9 m
h = 2,6 m
S = 18,1 m^2

Silnik: ADC „Hermes„ N = 110 MK

Ciężary: Pw = 408 kg
Pu = 272 kg
Pc = 680 kg
ps = 37,6 kg/m^2
pn = 6,2 kg/MK

Cechy lotu (obliczone):

V max = 187 km/g.
Vmin = 64 km/g
H = 4900 m

Z NASZEJ BIBLIOTEKI

Obrona przeciwgazowa—*por. Zdzisław Marynowski*. Wydawnictwo Szkoły Gazowej—1929 r. z przedmową ppłk. dypl. W. Jasińskiego.

Autor, kierownik ćwiczeń szkoły gazowej, wybitny znawca sprzętu obrony przeciwgazowej, przysporzył już literaturze fachowo-gazowej szeregu książek o nader dydaktycznej, a zarazem przystępnej w czytaniu, treści dotyczącej zagadnień obrony przeciwgazowej.

Nowa jego książka jest dziełem, które wypełnia lukę w dziedzinie gazoznawstwa stosowanego, zaznajamiając z najnowszemi zdobyczami obrony przeciwgazowej i umożliwiając ich nauczanie.

Z tego też względu powinna znaleźć się w bibljotece każdego Komitetu Wojewódzkiego i Powiatowego L.O.O.P., tak aby inspektorzy wojewódzcy i instruktorzy O. P. G. powiatowi mogli z niej korzystać, uzupełniając posiadane wiadomości.

Książka zawiera cały szereg opisów nowego sprzętu obrony przeciwgazowej i sposobów zastosowania, a tem samem daje cenne wskazówki w pracy z dziedziny obrony przeciwgazowej.

Liczne, a dobrze wykonane rysunki czynią książkę przejrzystą i jasną.

Cena książki wynosi 5 zł. 50 gr.

Repetitorjum z gazoznawstwa — *por. Marjan Ziembiński*, absolwent Szkoły Gazowej.

Wydanie II-gie uzupełnione obejmuje całokształt zagadnień dotyczących obrony przeciwgazowej oraz organizacji drużyn O. P. G.

Treść ujęta jest w formę przystępną, tak aby słuchacze rozmaitych kursów nie natrafiali na trudności w przyswajaniu podanych w książce wiadomości, i stanowi pewną całość, która służyć może jako „vade mecum" dla każdego instruktora obrony przeciwgazowej.

Szczegółowo opracowany projekt „organizacji drużyn O. P. G. p." kpt. Misińskiego oraz instrukcja ratownictwa zagazowanych uzupełniają całość książki. Nadaje się ona jako cenna pomoc szkolna na wszelkich kursach O. P. G.

Cena książki wynosi 3 zł.

„O lotnictwie i obronie przed gazami" *J. Makłowicz*. Poznań, księgarnia św. Wojciecha 1929 r.

Ks. Makłowicz podchodzi w zupełnie nowy, sobie tylko właściwy, subtelny sposób do tego tak palącego zagadnienia naszych szasów.

Książka ta zdziała być może więcej u młodzieży niż niejeden uczony fachowy traktat.

Ks. Makłowicz jest autorem 8 broszurek, z których „O znaczeniu morza dla Polski" i „O oszczędnościach" należą do najciekawszych.

Książka ta ze wszech miar zasługuje na poparcie jako pożyteczna i ciekawa.

„Propaganda, jej metody i znaczenie" *Wł. Baliński*. Nakładem F. Hoesicka w Warszawie.

Autor porusza w pracy swej szereg zagadnień wielkiej wagi dla L. O. P. P. Nie ujmuje ich wprawdzie wyłącznie z punktu widzenia Ligi, traktowane są one szerzej — obejmują równie dobrze propagandę innych stowarzyszeń społecznych, nie mniej jednak znajdujemy w książce dużo przykładów z naszej dziedziny

Fakt zaopatrzenia w tę książkę składnicy Zarządu Głównego L.O.P.P., którego organem jesteśmy, każe nam poinformować czytelników „Lotu Polskiego" o ukazaniu się tej pracy, wypełniającej poważną lukę w naszem piśmiennictwie.

Ocenę tej pracy zamieścimy w jednym z następnych numerów. Wszakże już pobieżny przegląd jej, na który mieliśmy zaledwie czas, wskazuje, iż może ona okazać dużą pomoc naszym towarzyszom pracy na polu uświadamiania szerokich warstw o dziedzinie, której służymy.



Dworzec lotniczy w nocy.

Racjonalny ekwipunek lotnika.

Poruszam tutaj sprawę napozór błahą i dla postępu lotnictwa, zdawałoby się, mało ważną. Jednak, jeśli bliżej rozpatrzymy omawianą kwestję, prędko się przekonamy, jak w obecnym stanie rozwoju lotnictwa ważną jest rola racjonalnie obmyślonego ubioru lotniczego.

Już podczas wojny światowej fachowcy niejednokrotnie zwracali uwagę na konieczność zaopatrzenia pilota w ubranie, któreby mu zapewniało swobodę ruchów oraz umożliwiało dokonywanie lotów także w czasie niepogody.

Słuszna ta uwaga nie mogła wtedy znaleźć dostatecznego posłuchu u sfer decydujących, a to ze względu na istniejące w ówczesnem lotnictwie kardynalne braki natury technicznej, z usunięciem których trzeba było się uporać przedewszystkiem. Kwestję więc specjalnego umundurowania lotniczego, pomimo że sprawność bojowa dużo przez to wtedy ucierpiała, odłożono na czas późniejszy.

W obecnej chwili, kiedy od ukończenia wojny dzieli nas dziesięcioletnia przestrzeń, kiedy najśmielsze fantazje wynalazcze znajdują stopniowo swoje realne zastosowanie, trudno oprzeć się zdumieniu, z jaką lekkomyślnością jeszcze teraz odnoszą się do tego nader ważnego w lotnictwie czynnika, jakim bezsprzecznie jest wygoda i bezpieczeństwo pilota.

Nawet w krajach mających do dyspozycji całe zastępy inżynierów-wynalazców, gdzie współzawodnictwo na polu techniki aparatu i jego wyglądu zewnętrznego jest ogromne, sprawa racjonalnego ekwipunku dla samego lotnika od czasu wojny utkwiła na martwym punkcie i do dzisiejszego dnia panuje w tej dziedzinie niczem niewytłomaczona prymitywność i niezaradność.

Sprawa ta, z chwilą wejścia lotnictwa w obecną fazę długodystansowych lotów, staje się coraz bardziej nagląca, a dzięki szczęśliwemu rozwiązaniu kwestji zaopatrywania aparatu w paliwo bez lądowania, problem umożliwienia łatwego zdejmowania i wkładania ubioru podczas lotu z kolei oczekuje radykalnych a celowych zmian.

Pocieszającym i godnym zanotowania jest przeto fakt, że władze naszego lotnictwa. w pełnem zrozumieniu ważkości sprawy, już od dłuższego czasu interesują się krajową produkcją ekwipunku lotniczego, słusznie stawiając ubiór lotnika narówni z innemi gałęziami przemysłu lotniczego, nad rozwojem i samowystarczalnością których, bezustannie czuwają.

Dzięki przezorności naszych władz już dzisiaj posiadamy w kraju dobrze prosperującą placówkę, wytwarzającą specjalnie odzież lotniczą, która nietylko pokrywa nasze własne potrzeby, ale jak mi wiadomo, czyni starania celem eksportu swoich wyrobów zagranicę.

Kiedy na prośbę kierownika fabryki „Varsovienne“, produkującej w Warszawie wspomnianą odzież, wypróbowałem w locie ostatnie jej opatentowane modele, miałem sposobność zapoznać się z zupełnie nowym systemem świetnie i nader pomysłowo skonstruowanego ekwipunku lotniczego, stanowiącego, mojem zdaniem, istną rewelację w tej dotychczas zaniedbanej gałęzi przemysłu lotniczego.

Któż to z nas nie miał powodów do narzekań już przy wkładaniu t. zw. „kombinezonu“, kiedy po półgodzinnem krępowaniu się niezliczonemi paskami i rzemykami, będąc dostatecznie zniecierpliwionym manipulacjami, oraz zniekształconym przeróżnemi „kreacjami sztuki krawieckiej“ wsiadało się do aparatu, nie mogąc się poruszać ani w prawo ani w lewo.

Jeszcze gorzej przedstawiała się sprawa ogrzewania. Zarówno kożuchy jak i przewody elektryczne nie mogły być jak nas uczyło doświadczenie, uważane



za racjonalne środki ogrzewające, pierwsze przez swój balast przytłaczający ciężarem pilota i krępujący jego ruchy, drugie przez nierównomierność ciepła; wreszcie częste wypadki poparzenia, działające deprymująco na samopoczucie pilota zupełnie dyskwalifikują ten nader skomplikowany system, jako środek ogrzewania.

Z tem większem zainteresowaniem zbadałem szczegółowo ekwipunek firmy „Varsovienne“ oraz jego praktyczne zastosowanie w locie, o wynikach których poniżej podaję do wiadomości kół zainteresowanych.

Wypróbowany przezemnie ekwipunek wspomnianej fabryki, cechuje przedewszystkiem, jednolitość systemu, zapomocą zaś nieskomplikowanych koncepcyj w sposób nader prosty rozwiązano tu wszelkie niedogodności trapiące tak długo rzesze lotnicze.

Zarówno kombinezon, stanowiący ubiór główny, jak i pomocnicze jego części: hełm, rękawice i buty, wyposażone są w urządzenie składające się z 3-ch złączonych z sobą patentów, a mianowicie:

1) *Przez umieszczenie we właściwem miejscu spinacza „Eclair“ osiągamy:*

a) szybkie i łatwe wkładanie i zdejmowanie kombinezonu i jego części,

b) brak jakichkolwiek guzików, pasków, zatrzasków, i t. p. zawadzających lotnikowi przy pracy.

2) *Przez udany pomysł połączenia materjału (skóra lub tkanina) z gumą osiągamy:*

a) ścisłe dopasowanie kombinezonu i jego części do ubrania, wykluczające wszelkie szczeliny

b) rozciągliwość, pozwalającą na przystosowanie się kombinezonu do kształtów i tuszy każdej jednostki

c) elastyczność, pozwalającą na dowolną rozciągliwość kombinezonu w kierunku każdego ruchu, wykonanego przez lotnika.

3) *Przez umieszczenie wkładki izolacyjnej między wierzchem a podszewką w połączeniu z szczelnem zamknięciem wylotów kombinezonu i jego części osiągamy:*

a) nieprzepuszczalność ciepła wewnętrznego dla wzmożenia którego w okresie zimowym kładziemy wełniany kombinezon wewnętrzny.

b) nieprzepuszczalność zimna i wilgoci z zewnątrz, chroniąca pilota od zaziębień, a ubranie od oliwy i t. p.

Jeśli do powyższego dodamy dobrze obmyślony krój, który poza uwzględnieniem wygody, nadaje lotnikowi sylwetkę nader estetyczną, otrzymamy w sumie całość ekwipunku niezmiernie dla rozwoju lotnictwa cenną, zapewniającą polskiemu przemysłowi lotniczemu w obecnym wyścigu udoskonaleń lotnictwa przodujące miejsce.

Mam wrażenie, że z chwilą pojawienia się wyżej opisanej odzieży na rynku lotniczym, aktualna kwestja dobrego ubioru zasadniczo zostanie rozwiązana, a po wprowadzeniu pewnych ulepszeń ekwipunek systemu „Varsovienne" powinien znaleźć jak najszersze zastosowanie nietylko w kraju ale także zagranicą.

Do eksportu w znacznej mierze przyczynić się może przystępna cena ekwipunku, która dzięki taniości surowców i robocizny w kraju, jest o 30% tańsza niż zagraniczna.

Znając szybkie tempo rozwoju tej zasłużonej wytwórni oraz nieustające dążenie jej kierownika p. Henryka Sonabenda do dalszych udoskonaleń w obranej sobie gałęzi, rokować możemy, że inicjatywa produkcji racjonalnego ekwipunku lotniczego na długo zostanie w rękach naszego przemysłu.

J. Meissner
por. pilot

Rozwiązanie zadania umieszczonego w N-rze 10 Lotu Polskiego.

Zapisujcie się na członków L. O. P. P. Czytajcie Lot Polski.

Oto dwa zdania, których pojedyńcze słowa zostały rozrzucone pomiędzy ogłoszeniami w numerze październikowym.

Zadanie proste: należało słowa te odszukać, wyciąć i ułożyć w zdania powyżej przytoczone.

Odpowiedzi do Redakcji napłynęło kilkaset, większość właściwych, sporo jednak było odpowiedzi mylnych.

Stosownie do zapowiedzi, dnia 25 października odbyło się losowanie nagród pomiędzy tych czytelników Lotu Polskiego, którzy nadesłali trafne odpowiedzi.

Rezultat losowania następujący:

I-sza nagroda w kwocie zł. 100 przypadła: p. **M. Runiewiczowi z Tarnopola, Seminarjum Nauczycielskie.**

II-ga nagroda w postaci bezpłatnego przelotu na aparatach Polskich Linji Lotniczych „Lot" w dowolnym kierunku — p. **Henrykowi Suszkiewiczowi z Warszawy, Śniadeckich 5.**

III-cia nagroda w postaci rocznej prenumeraty Lotu Polskiego — p. **Józefowi Sonabendowi z Warszawy, Sosnowa 10.**

Wymienieni proszeni są o zgłoszenie się pisemne lub osobiste do Redakcji Lotu Polskiego, Warszawa, Długa 50.

Nowe zadania dla uważnych czytelników Lotu Polskiego.

Wobec ogromnego zainteresowania Czytelników Lotu Polskiego konkursem, o czem świadczą tak liczne odpowiedzi i listy, Redakcja Lotu Polskiego prowadzić będzie stały dział rozrywek umysłowych.

ZADANIE 1.

W numerze niniejszym, również pomiędzy ogłoszeniami została umieszczona, pocięta na skrawki, znana czytelnikom fotografja samolotu.

Poszczególne części fotografji należy odszukać, wyciąć i nakleić na arkuszu papieru, tak, aby odtworzyły fotografję samolotu.



Nagrody za rozwiązanie tego zadania przeznacza Redakcja 3-y:

I-sza nagroda — zł. 50 w gotówce.

II-ga nagroda — książki z pośród znajdujących się w składnicy Zarządu Gł. L. O. P. P. w cenie 10 zł.

III-cia 1/2 roczna bezpłatna prenumerata Lotu Polskiego.

Nagrody przyznane będą drogą losowania.

ZADANIE 2.

Na podanej mapie wyznaczyć drogę Zeppelina dookoła ziemi.

Wyciąć mapkę, następnie zapomocą kolorowego atramentu lub ołówka wykreślić drogę Zeppelina dookoła świeta, odbytą w sierpniu r. b.

Za trafne rozwiązanie tego zadania Redakcja przeznacza do rozlosowania 3 nagrody: I-sza nagroda — 50 zł. gotówką.

II-ga nagroda — bezpłatny przelot na Polskich Linjach Lotniczych.

III-cia nagroda — 1/2 roczna bezpłatna prenumerata Lotu Polskiego.

TERMIN NADSYŁANIA ROZWIĄZAŃ UPŁYWA Z DNIEM 25 LISTOPADA R. B.

WYJAŚNIENIE

„Lotnik", organ W. K. C. Nr. Nr. 9 i 10 zabiera głos w sprawie korespondencji Zarządu Gł. L.O.P.P. do firmy „Samolot".

Dla właściwego oświetlenia kwestji płatności zamówienia, udzielonego fabryce, zabieramy głos również my.

1) Termin płatności pierwszej raty przypadał na dz. 28 września,

2) W związku z pożarem fabryki Zarząd Gł. Ligi zamówienia nie cofał,

3) Wobec wiadomości (nieścisłej) o rzekomem kompletnem zniszczeniu fabryki, wstrzymany został przekaz (przedterminowy) zaliczki, do wyjaśnienia sytuacji,

4) O tem fabryki nie można było nie zawiadomić, to też odpowiedni list został wysłany.

5) Gdy się wyjaśniło, że fabryka nie spłonęła całkowicie, Zarząd Główny dał znać natychmiast dyrekcji spółki, że pieniądze otrzyma,

6) Według umowy z fabryką termin tej płatności przypadał na dz. 28 września, zaliczka zaś przekazana została dn. 17 września.

Biorąc pod uwagę, że fundusz, który należał się firmie „Samolot" dopiero dn. 28 września na budowę prototypu awionetki (pracy nie rentownej) i mógł być zużyty tylko na ten cel z ograniczonym terminem (przed III Konkursem Awionetek 1930 r.), wiadomość o całkowitem spłonięciu fabryki nie pozwalała inaczej postąpić Zarządowi Głównemu Ligi, dysponującemu funduszem społecznym w ramach ograniczonych zatwierdzonym programem.

Powyższe wyjaśni społeczeństwu chyba dostatecznie, czem kierował się w rzeczywistości Zarząd Gł. Ligi, który, jak to zresztą łatwo dostrzec w jego polityce, wielki nacisk w swej działalności kładzie od kilku lat na popieranie myśli i pracy twórczej na polu naszych konstrukcyj lotniczych.

POSTĘPEK KTÓRY NALEŻAŁOBY NAŚLADOWAĆ

Współpracownicy Warszawskiego Totalizatora chcąc uczcić 50 letni jubileusz pracy pana *Marjana Wiśniewskiego* – dyrektora „Totalizatora" przy T-wie do Hodowli Koni w Polsce składają w myśl Jego wskazań 1000 zł. na L. O. P. P.

SPROSTOWANIE

W podpisie autora noweli „Rywale" na str. 17-ej wkradła się przykra omyłka korektorska winno ono brzmieć: Jerzy Lewestam.

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor: *Jerzy Witkowski* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.*

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa". Moniuszki 11.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

BIULETYN

1. X. — 1. XI. 1929 Nr. 11 (23)

F. A. I. zatwierdziła następujące nowe rekordy światowe:

KLASA C (Samoloty silnikowe)

Rekordy z obciążeniem użytecznem.

Obciążenie 1000 kg.

Rekord wysokości (Francja)
J. Burtin na samolocie Breguet 19 z silnikiem Farman 600 MK.
Toussus le Noble, dnia 26.VII.29 r. . . . . 8.089 m.

Obciążenie 500 kg.

Rekord wysokości (Francja)
J. Burtin na samolocie Breguet 19 z silnikiem Farman 500 MK.
Toussus le Noble, dnia 23.VIII.29 . . . . 9.374 m.

SAMOLOTY LEKKIE

1-a kategorja

Rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym (Niemcy)
Cornelius Edzard na dwupłat. Focke-Wulf S 24 „Kiebitz" z silnikiem SH 13 (Siemens) 72/80 MK.
Bremen, dnia 20.VIII.29 . . . . 1.601 km.

4-a kategorja

Rekord szybkości na przestrzeni 100 km (Francja)
Le Bourget — Goudreville, dnia 4.IX.29. . . . . . . 139,534 km/godz.
Rekord wysokości (Francja)
Le Bourget, dnia 5.IX.29 . . . . 5.193 m.
Rekord odległości lotu w obwodzie zamkniętym (Francja)
Le Bourget, dnia 6.IX.29 . . . . 700 km.
i Rekord odległości lotu w linji prostej (Francja)
St. Inglevert — Pau Pont Long, dnia 10.IX.29 . . . . . . 852 km. 100 m.

Pilot: C. Fauvel na samolocie Mauboussin-Peyret, typ 10, nr. 1 z silnikiem A. B. C. „Scorpion" typ M. K. 11 o mocy 32 MK.

REKORDY KOBIECE

KLASA C (Samoloty silnikowe)

Rekord długości lotu (Francja)
Maryse Bastie na samolocie Caudron z silnikiem Salmson 40 MK.
Le Bourget, dnia 28.VII.29 . . . . 26 godz. 47 m. 30 s.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński.*
Sekretarz Generalny.

WARSZAWA
KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 11. TEL. 3-70.
KONTO CZEKOWE P.K.O. WARSZAWA 16269.
ADRES TELEGR.: „AEROKLUB WARSZAWA".

LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

Nr. 21.

OGÓLNE ZGROMADZENIE L. O. P. P.

Zwyczajne Ogólne Zgromadzenie Programowo - Budżetowe Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej odbyło się dn. 4 listopada o godz. 10 rano w Warszawie w gmachu Stowarzyszenia Techników, ul. Czackiego 3/5, z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybory Prezydjum Ogólnego Zgromadzenia.
3. Program prac Komitetów Wojewódzkich na 1930 r.
5. Preliminarz budżetowy Zarządu Głównego na 1930 r.
5. Wnioski, zgłoszone do Zarządu Głównego conajmniej na dwa tygodnie przed Ogólnem Zgromadzeniem.

Szczegółowe sprawozdanie z Ogólnego Zwyczajnego Zgromadzenia podamy w następnym numerze.

RADA GŁÓWNA

W dniu 17 października r. b., w sali Instytutu Aerodynamicznego, odbyło się posiedzenie Rady Głównej L. O. P. P.

Obecni byli pp: J. Eberhardt, F. Godlewski, M. Huber, M. Jarniński, F. Berkiewicz, F. Bąkowski, W. Karasiński, M. Kwaśniewski, L. Marchlewski, Z. Martynowicz, A. Małyszko, J. Misiński, E de Henning Michaelis, A. Mogilnicki, W. Ossowski, B. Olbrycht, B. Pikor, J. Przybyszewski, S. Rouppert, S. Rudziński, S. Rybicki, S. de Rosenwerth, St. Siedlecki, Z. Skrzyński, W. Sołtan, R. Szereszowski, Stopczyński, K. Taylor, L. Uniechowski, K. Vacqueret, S. Wiktor, E. Zienkiewicz, J. Zaczeniuk i W. Baliński.

Z ramienia Sztabu Głównego byli obecni: pp. gen. Kwaśniewski—zastępca Szefa Sztabu Głównego oraz major Romeyko.

Przyjęto następujący porządek dzienny:

1) Wybory Prezydjum Rady Głównej;
2) Odczytanie protokułów poprzednich zgromadzeń,
3) Sprawozdanie Zarządu Głównego,
4) Wniosek Zarządu Głównego o zmianę p. 2 i 9 Regulaminu dla Kół Szkolnych L. O. P. P.
5) Program prac Komitetów Wojew. L.O.P.P. na 1930 r.,
6) Referat prezesa Aeroklubu Akad. w Warszawie,
7) Budżet Zarządu Głównego na 1930 r.

Prezes Rady Głównej prof. Marchlewski oświadczył, że z powodu przeciążenia pracą, jako też stanu swego zdrowia, stanowczo nie jest w możności przewodniczyć dalej Radzie Głównej i wskazując na zasługi p. senatora Zaglenicznego przy organizacji T.O.P., połączonego z L.O.P.P., zaproponował jego wybór na Prezesa Rady Głównej, a na pozostałe stanowiska dotychczasowych członków Prezydjum.

W wyniku wyborów ukonstytuowało się Prezydjum Rady Głównej w składzie następującym:

Prezes: p. Jan Zagleniczny,

V-prezesi: pp. E. de Henning Michaelis i K. Vacqueret,

Sekretarz: p. K. Taylor.

W zastępstwie nieobecnego na zebraniu prezesa Rady Głównej p. Zaglenicznego, przewodniczył gen. de Henning Michaelis, a następnie dr. K. Vacqueret.

Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. p. Eberhardt, złożył — profesorowi Marchlewskiemu w imieniu zebranych serdeczne podziękowanie za jego wybitne trudy na stanowisku przewodniczącego Rady.

Po przyjęciu protokułów poprzednich zebrań, wysłuchano sprawozdania Zarządu Głównego, obejmującego działalność organizacyjną, propagandową, lotniczą, obrony gazowej i finansową, które złożył prezes Eberhardt. Sprawozdanie Zarządu Głównego, wykazujące dalszy postęp tak w działalności, jak w organizacji L.O.P.P., przyjęte zostało przez Radę Główną bez dyskusji.

Następnie przyjęto zmianę pp. 2 i 9 Regulaminu dla Kół Szkolnych L. O. P. P. podług wniosku Zarządu Głównego, uzgadniając brzmienie regulaminu ze zmianami w statucie.

Dalej prezes Eberhardt przedstawił Radzie Głównej Program Prac Komitetów Wojewódzkich L.O.P.P. na 1930 r. W dyskusji nad programem zabierali głos pp. Wiktor, Skrzyński, Siedlecki, Małyszko, Zaczeniuk, Przybyszewski, Kwaśnieski, Pikor, Rybicki, Marchlewski i Uniechowski. Udzielali wyjaśnień członkowie Zarządu Główngdo pp. Eberhardt, Martynowicz, Misiński i Rudziński.

Z wyjaśnień Zarządu Głównego wynikło, że Program Prac Komitetów Wojewódzkich na 1930 r. został opracowany przez Zarząd Główny L.O.P.P. w porozumieniu z zainteresowanemi czynnikami państwowemi, czem tłomaczą się pewne zmiany w programie L. O. P. P.

Przemawiali również przedstawiciele Sztabu Głńwnego pp. gen. Kwaśniewski i major Romeyko w sprawie udziału Ligi w obronie przeciwlotniczej Państwa. Na wniosek p. Eberhardta, który poinformował zebranych o poczynionych już przez Zarząd Główny krokach, Rada Główna zleciła Zarządowi Głównemu wejście w porozumienie ze Sztabem Głównym co do sposobu rozpoczęcia przez L.O.P.P. działalności w dziedzinie Obrony Przeciwlotniczej.

W związku z koniecznością uregulowania stosunku prawnego pomiędzy L.O.P.P. a Państwem w sprawie terenów lotniczych, Rada Główna przyjęła następujący wniosek p. Siedleckiego: „Rada Główna zleca Zarządowi Głównemu ustalić z władzami państwowemi sprawę uregulowania posiadania i użytkowania lotnisk, wywłaszczonych na rzecz Skarbu Państwa, w wypadkach, gdy cenę nabycia składa L.O.P.P. Przytem Rada Główna wypowiada się, iż właściwem rozwiązaniem tej sprawy byłoby zahipotekowanie na rzecz L.O.P.P. prawa służebności na nabytym terenie użytkowania lotniska dla swoich celów".

Wysłuchano referatu p. Wędrychowskiego, prezesa Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki w Warszawie z dotychczasowej działalności Sekcji.

Rozpatrzono i przyjęto bez zmian projekt budżetu Zarządu Głównego L.O.P.P. na 1930 rok w sumie zł. 1.875.000.

Na wniosek p. Uniechowskiego, powzięto jednomyślnie uchwałę treści następującej:

„Rada Główna, uznając, że wykonanie programu Ligi na rok 1930 możliwe jest jedynie w wypadku zrealizowania spodziewanych wpływów gotówkowych, wzywa wszystkie Komitety Wojewódzkie do ścisłego zastosowania się do odnośnych przepisów statutu w sprawie przekazywania należności Zarządowi Głównemu oraz zaleca Zarządowi Głównemu:

1) Zastosowanie wszelkich możliwych środków w stosunku do zalegających Komitetów, celem zrealizowania bieżących należności,

2) Indywidualne załatwienie z poszczególnemi Komitetami sprawy starych zaległości.

Na tem posiedzenie zakończono.

ZARZĄD GŁÓWNY

W związku z rewizją dotychczasowego planu rozbudowy lotnisk i opracowaniem nowego, Zarząd Główny L.O.P.P. podaje wytyczne postępowania przy wyborze i urządzeniu terenu pod lotnisko lub lądowisko.

1) W miejscowości, w której plan rozbudowy przewiduje urządzenie lotniska lub lądowiska, należy przy pomocy miejscowej placówki L.O.P.P. wybrać jeden lub kilka terenów, odpowiadających warunkom, zawartym w instrukcjach przesłanych swego czasu Komitetom; p. t. „Instrukcja o zakładaniu i konsewowaniu lotnisk" z roku 1926 oraz „Instrukcja o meljoracji i konserwowaniu pól wzlotów" z 1929 r.

2) Wybrane tereny nie powinny posiadać żadnych wysokich przeszkód na

swoim obwodzie lub w najbliższem sąsiedztwie. Szczególniej ważnem jest to na linji panujących wiatrów. Przedewszystkiem nadają się tereny, dające możność ewentualnego ich powiększania oraz położone w pobliżu szosy i linji kolejowej. Tereny piaszczyste zarówno jak i bagniste pod lotniska nie nadają się. Pod tym względem najlepszym jest teren o łagodnym równomiernym spadku o glebie żyznej lecz nieprzepuszczalnej.

3) Celem łatwiejszego uzyskania terenu należy o ile możności wybierać z pomiędzy takich, które stanowią własność rządową lub samorządową.

4) Gdy w myśl powyższych wskazówek tereny zostaną prowizorycznie wybrane, należy powiadomić o tem Zarząd Główny, który spowoduje wysłanie specjalnej Komisji, składającej się z delegatów Zarządu Gł. L. O. P. P., Ministerstwa Komunikacji i Depart. Aeronautyki M.S.Wojsk., dla ostatecznego zakwalifikowania terenu t. j. uznania go lub nie za nadający się dla lotnictwa, ewentualnie wybrania najlepszego z kilku proponowanych. Komisja spisuje odpowiedni protokuł, który służy jako podstawa do dalszych działań.

5) Po zaakceptowaniu terenu przez Komisję, Komitet czyni starania w porozumieniu z Zarządem Gł. ażeby uzyskać go drogą darowizny, kupna lub długoletniej dzierżawy. Odpowiednia umowa musi być akceptowana i zawarta przez Zarząd Główny L.O.P.P., który w poszczególnych wypadkach daje potrzebne pełnomocnictwa Komitetowi; tego bowiem wymaga statut L.O.P.P.

6) Natychmiast po uzyskaniu terenu należy wykonać plan sytuacyjny i warstwicowy, w myśl każdorazowo udzielanych wskazówek przez Zarząd Główny. Plan ten należy przesłać do Zarządu Gł., który w porozumieniu z miarodajnymi czynnikami (wynika to z przepisów ustawy lotniczej) opracuje projekt zabudowania i niwelacji oraz udzieli wskazówek, dotyczących ewentualnego drenowania. Projekt ten zostanie przesłany Komitetowi do wykonania w miarę jego finansowych możliwości.

7) O postępach prac należy perjodycznie informować Zarząd Główny, który bezpośrednio lub przez swoich delegatów będzie udzielał fachowych porad w trakcie wykonywania robót. Pożądane jest ażeby przy przetargach na powierzanie robót był obecny delegat Zarządu Głównego. Żadnej zmiany w projekcie zabudowania lotniska nie należy robić bez porozumienia się z Zarządem Głównym.

8) Pierwszemi pracami na uzyskanym terenie winny być zawsze: wyrównanie terenu, a następnie oznaczenie jego granic i wykonanie na środku koła i napisu, wskazującego miejscowość. Oznaczenie granic i wykonanie napisu nastąpić może wówczas, gdy na terenie jest już możliwem lądowanie samolotów. Oznaczenie granic pola wzlotów najlepiej dokonać przy pomocy niskich słupków lub kamieni pomalowanych wapnem, ustawionych w niewielkiej odległości od siebie. Koło i napis na środku pola wykonuje się, kopiąc płytkie rowki i zasypując je równo z ziemią tłuczniem pobielonem wapnem.

9) Wymiar terenów pod lotniska przewiduje się około 60 ha, a pod lądowiska 36 ha.

Fotografowanie na lotnisku, świadectwa członków załogi statków powietrznych. Zarząd Główny podaje do wiadomości swych placówek następujący komunikat, postanowienie i okólnik Min. Komunikacji.

Komunikat Nr. L. 3024/29/P

Wskutek raportu, nadesłanego przez jednego z zawiadowców portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji, w sprawie zatargu w jednym z portów Ministerstwa Komunikacji o rewizję celną samolotu po odbyciu trasy powietrznej wewnątrz kraju, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w myśl art. 53 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r., o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31 poz. 294) statki powietrzne kursujące wewnątrz kraju, mogą być poddane dozorowi celnemu i akcyzowemu.

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji poleca, celem uniknięcia na przyszłość nieporozumień, pouczyć o powyższem w razie potrzeby wszystkich członków załogi statków powietrznych, korzystających z danego lotniska.

W końcu Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że instrukcje o powinnościach lotniczych przedsiębiorstw przewozowych względem władz celnych znajdują się w opracowaniu Ministerstwa Skarbu i po ich ukończeniu, zostaną przesłane do portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji, celem przestrzegania postanowień tych instrukcyj.

Postanowienie Nr. L/3143/29/P.

§ 1.

Wykonywanie zdjęć fotograficznych może się odbywać na terenie danego portu lotniczego Ministerstwa Komunikacji względnie lotniska (o ile lotnisko to znajduje się wyłącznie na w zarządzie M. K.) na zasadzie uprzedniego zezwolenia zawiadowcy portu, względnie pisemnego zezwolenia jego władzy przełożonej. W tym ostatnim wypadku osoba, która otrzymała takie zezwolenie, winna przed dokona iem zdjęć zgłosić się u zawiadowcy portu i okazać mu posiadane zezwolenie.

§ 2.

Zawiadowcy portu wolno zezwalać na dokonywanie zdjęć pojedyńczych na tle samolotów lub innem uniemożliwiającem dokładne odtworzenie położenia, zabudowań i urządzeń lotniska.

Zdjęcia te winny mieć wyłącznie charakter zdjęć towarzyskich t. j. ograniczać się zasadniczo do fotografowania osób przylatujących lub odlatujących.

§ 3.

Na dokonywanie innych niż wymienione w § 2 zdjęć, należy uzyskiwać zezwolenie od Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

§ 4.

Zdjęcia fotograficzne na lotnisku (w porcie) powinny być dokonane w taki sposób by zawiadowca portu lub osoba przez niego upoważniona z pośród podległego personelu, względnie odpowiedzialnego personelu towarzystw komunikacji lotniczej albo też innych instytucyj lotniczych, mających siedzibę na danem lotnisku, mogła sprawdzić, czy są zachowane warunki, przewidziane w § 2 lub w pisemnem zezwoleniu.

§ 5.

W razie niestosowania się osób trzecich do postanowień niniejszego okólnika, Ministerstwa Komunikacji poleca pociągać winnych do odpowiedzialności za niewykonanie przepisów i opór władzy, za pośrednictwem miejscowego organu służby bezpieczeństwa publicznego.

Okólnik Nr. L/3626/29/A.

Na podstawie art 20 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1929 r. o prawie lotniczem (Dz. Ust. R. P. Nr. 31, poz. 294) i rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 8 lutego 1929 r. (Dz. Ust. P. P. Nr 35, poz. 313)— Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości instytucyj i osób zainteresowanych, że mogą składać podania o dopuszczeniu do egzaminu dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych oraz o wydanie świadectwa uzdolnienia (licencji), względnie o przedłużenie ważności upoważnienia (licencji)

Zapotrzebowanie na formularze podań przyjmuje i formularze wydaje bez opłaty Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji Warszawa, ul. Wiejska Nr. 3 m. 3.

Podania winny być zaopatrzone w znaczki stemplowe wartości zł 3 od każdego podania i gr. 50 od każdego załącznika.

Przy wydawaniu świadectw, względnie przedłużaniu ważności upoważnień (licencyj) będzie pobierana każdorazowo opłata stemplowa w wysokości 3 zł. również w znaczkach stemplowych

Terminy egzaminów będą podane oddzielnie

KOMITET STOŁECZNY

Wielkie zawody lotnicze odbyły się na polu Mokotowskiem, w niedzielę dnia 20.X. r. b. zorganizowane przez Kom. Stoł. L.O.P.P. uwieńczone zostały całkowitem powodzeniem.

Już na długo przed godz. 2 po poł. zaczęły na lotnisko napływać tłumy publiczności, które uformowały przy kasach długie „ogonki".

Zawody rozpoczęły się od lotów grupowych eskadr samolotów obserwacyjnych. Następnie eskadry samolotów myśliwskich typu „Spad" zademonstrowały efektowne akrobacje powietrzne, walki płatowców i strącanie baloników. W międzyczasie odbyło się kilka lotów pasażerskich na samolotach komunikacyjnych „Fokker" oraz lot honorowy awionetki polskiej RWD2, która — jak wiadomo—pobiła światowy rekord wysokości. Efektowne ewolucje awionetki nagrodziły zebrane na lotnisku tłumy gromkiemi oklaskami.

Ze względu na szybko zapadający zmierzch odbył się tylko jeden skok ze spadochronem, którego dokonał ze skrzydła olbrzymiego „Goliatha" por. Orłowski z 1 p. lotn.

Wieczorem odbył się pokaz nocnego lądowania.

Teren oświetliły samolotowi reflektory.

Podczas zawodów na lotnisku ustawione były płatowca: dwie awionetki konstrukcji p. J. Drzewieckiego, awionetka A. A. W. konstrukcji p. Preissa, słynny płatowiec angielski „Moth", luksusowo urządzony komunikacyjny „Fokker" oraz płatowiec pasażerski „Junkersa".

Podczas zawodów przygrywała orkiestra wojskowa.

TABELA WYGRANYCH LOTERJI FANTOWEJ L. O. P. P.

na rzecz budowy szkoły pilotów w Radomiu w losowaniu publicznem, odbytem w Kielcach w dn. 15 i 16 października 1929 r. pod przewodnictwem Prezesa Komitetu Wojew. LOPP. p. płk. Olbrychta, przy współudziale p. Rejenta Janiszowskiego, Sekretarza Komitetu p. mjr. Stawarza i Członków Zarządu p. inż. Messinga i p. inż. Wolskiego.

Nr.	Nr.
000305	zegarek nikl. Record Nr. 10
007571	pług systemu Sucheniego Nr. 8
018943	zegarek nikl Record Nr. 8
039751	przędza wełniana Nr. 145
2	kula sportowa
3	przycisk marmurowy
4	oszczep Nr. 1
5	popielnica marmurowa
6	wazon f. Reich Nr. 20
7	szklane przedm. f. Reich Nr. 95
8	przycisk marmurowy
9	naczynia kuch. f. Such. Odl. Nr. 36
60	popielnica marmurowa
1	kula sportowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	szkl przedm. f. Ząbkowickiej Nr. 124
5	popielnica marmurowa
6	naczynia kuch. z f. Olkusz Nr. 50
7	1 serwis porcel. Nr. 2 f. Ćmielów
8	przycisk marmurowy
9	termos
70	popielnica marmurowa
1	przedm. szkl. f. Reich Nr. 96
2	przycisk marmurowy
3	popielnica marmurowa
4	szkło Ząbkowickie Nr. 125
5	1 komplet ping-pong
6	2 but. likieru f. „Etyl„
7	przycisk marmurowy
8	książka
9	popielnica marmurowa
80	termos
1	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 51
2	przycisk marmurowy
3	sprężyna gimnastyczna
4	popielnica marmurowa
5	flaszka polowa
6	piłka gumowa f. Wolbrom
7	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 52
8	przycisk marmurowy
9	szklane przedm. f. Reich Nr. 97
90	popielnica marmurowa
1	tuzin pasty
2	cukier 8 klgr.
3	termos
4	popielnica marmurowa
5	koszulka lekko-atletyczna
6	przycisk marmurowy
7	naczynia emalj. f. Olkusz Nr. 53
8	popielnica marmurowa
9	termos
039800	przycisk marmurowy
047396	rakieta tennisowa
048020	zegarek nikl Record Nr. 4
057553	ampla
061201	popielnica marmurowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	serwis porcel. f. Ćmielów Nr. 1
4	przycisk marmurowy
5	szkła Ząbkowickie Nr. 122
6	popielnica marmurowa
7	wazon Nr. 18
8	przycisk marmurowy
9	naczynia kuch. emalj. f. Such. Odl. Nr. 35
10	popiel ica marmurowa
1	przycisk marmurowy
2	kula sportowa
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	przycisk marmurowy
6	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 47
7	1 książka
8	popielnica marmurowa
061219	przedm. szkl. f. Ząbkowickiej Nr. 123

Nr.	Nr.
061220	2 but. likieru f. „Etyl"
1	przycisk marmurowy
2	książka
3	nacz. kuch. emalj. f. Olkusz Nr. 48
4	popielnica marmurowa
5	książka
6	termos
7	przycisk marmurowy
8	lampka elektr. „Duolite"
9	przedm. szklane f. Reich Nr. 92
30	popielnica marmurowa
1	flaszka polowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 49
4	przycisk marmurowy
5	przędza wełniana Nr. 144
6	szklane przedm. f. Reich Nr. 93
7	popielnica marmurowa
8	termos
9	przedm. szklane f. Reich Nr. 94
40	przycisk marmurowy
1	książka
2	cukier 8 kg.
3	popielnica marmurowa
4	$\frac{1}{2}$ tuzina mydeł
5	popielnica marmurowa
6	termos
7	przycisk marmurowy
8	wazon f. Reich Nr. 19
9	piłka gumowa f Wolbrom
061250	popielnica marmurowa
062213	żelazko elektryczne
062409	rower marki Syrena f. Wahren
066151	wazon f. Reich Nr. 32
2	6 kieliszków Nr. 17
3	książka o Piłsudskim
4	popielnica marmurowa
5	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 74
6	piłka gumowa f. Wolbrom
7	przycisk marmurowy
8	cukier 8 klgr.
9	popielnica marmurowa
60	naczynia kuch. f Such. Odl. Nr. 43
1	przycisk marmurowy
2	przedm. szkl. f. Reich Nr. 116
3	popielnica marmurowa
4	termos
5	porcel. Nr. 11 z fabr. Ćmielów
6	przycisk marmurowy
7	szkl. przedm. f. Ząbkowickiej Nr. 43
8	naczynia kuch. fabr. Olkusz Nr. 75
9	popielnica marmurowa
70	przędza wełniana Nr. 152
1	książka
2	przycisk marmurowy
3	naczynia szkl. f. Reich Nr. 117
4	książka
5	popielnica marmurowa
6	kula sportowa
7	2 butelki likieru f. „Etyl"
8	przycisk marmurowy
9	przedm. szkl. f. Ząbkowice Nr. 140
80	popielnica marmurowa
1	naczynia kuch. z f. Olkusz Nr. 76
2	termos
3	przycisk marmurowy
4	książka
5	popielnica marmurowa
6	termos
7	książka
8	popielnica marmurowa
9	koszulka lekko atletyczna
90	przycisk marmurowy
1	sprężyna gimnastyczna
2	popielnica marmurowa
066193	piłka gumowa f. Wolbrom

Nr.	N.
066194	przycisk marmurowy
5	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 77
6	popielnica marmurowa
7	przedm. szkl. f. Reich Nr. 118
8	przycisk marmurowy
9	szkło Ząbkowickie Nr. 141
066200	przycisk marmurowy
072273	ręczna masz. do szycia f. „Singer"
095394	pług syst. Sucheniego Nr. 6
119339	pług syst Sucheniego Nr. 10
126469	rakieta tennisowa
127333	jedna para łyżew
130499	aparat fotograficzny
139792	pług syst. Sucheniego Nr. 11
140712	dysk
143896	pług z f. Spółdz. Rolnicz. Opatowsko-Sandomierskiej
149584	dysk
172005	barometr Nr. 1
181288	dysk
192713	maszyna do pisania
194558	wiatrówka
195038	zegarek damski złoty Elpa Wath ozn. Nr. 29714. Nr. 18
195551	kieliszki Nr. 15
2	popielnica marmurowa
3	piłka gumowa f. Wolbrom
4	wazon f. Reich Nr. 27
5	przycisk marmurowy
6	nacz. kuch. emalj. Such. Odl. Nr. 40
7	popielnica marmurowa
8	przędza wełniana Nr. 149
9	przycisk marmurowy
60	kula sportowa
1	popielnica marmurowa
2	nacz. kuch. fabr. Olkusz Nr. 63
3	porcelana f. Ćmielów Nr. 7
4	przycisk marmurowy
5	przedm. szkl. f. Reich Nr. 107
6	popielnica marmurowa
7	termos
8	dwie but. likieru f. „Etyl"
9	przycisk marmurowy
70	książka lotnicza
1	popielnica marmurowa
2	nacz. kuch. fabr. Olkusz Nr. 64
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	popielnica marmurowa
6	wazon f. Reich Nr. 28
7	przycisk marmurowy
8	termos
9	popielnica marmurowa
80	przedm. szkl. f. Reich Nr. 108
1	przycisk marmurowy
2	flaszka polowa
3	cukier 8 kg.
4	popielnica marmurowa
5	szkło Ząbkowickie Nr. 133
6	koszulka lekko-atletyczna
7	przycisk marmurowy
8	piłka gumowa f. Wolbrom
9	termos
90	popielnica marmurowa
1	nacz. kuch. fabr. Olkusz Nr. 65
2	szkło Ząbkowickie Nr. 134
3	przycisk marmurowy
4	1 komplet ping-pong
5	nacz. kuch. f Olkusz Nr. 66
6	popielnica marmurowa
7	sprężyna gimnastyczna
8	szkło f. Reich Nr. 109
9	przycisk marmurowy
195600	piłka gumowa f. Wolbrom
200204	popielnica marmurowa
214439	zegarek z firmą Konecki Nr. 12

Nr.	Nr.
220484	głośnik radjowy
221870	rakieta tennisowa
224282	dysk
227651	zegarek Record Nr. 7
234014	urządzenie pokojowe (gabinet)
241998	dysk
249078	rower marki Syrena f. Wahren
249937	zegarek męski niklowy Elpa Wath Nr. 20
257626	zegarek z firmą J. Konecki Nr 16
262846	rower marki Syrena f. Wahren
263690	budzik okrągły z f. J. Konecki, Kielce Nr. 6
268054	aparat fotograficzny
274277	aparat fotograficzny
277662	dysk
291581	wiatrówka
294249	rakieta tennisowa
302351	wazon f. Reich Nr. 25
2	popielnica marmurowa
3	naczynia kuch. Such. Odl. Nr. 39
4	przycisk marmurowy
5	piłka gumowa f. Wolbrom
6	popielnica marmurowa
7	przędza wełniana Nr 148
8	przycisk marmurowy
9	nacz. kuch. fabr. Olkusz Nr. 60
60	popielnica marmurowa
1	szklane przedm. f. Reich Nr. 104
2	przycisk marmurowy
3	termos
4	popielnica marmurowa
5	dwie but. likieru f. „Etyl"
6	porcel. z fabr. Ćmielowa Nr. 5
7	kula sportowa
8	popielnica marmurowa
9	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 130
70	przycisk marmurowy
1	książka
2	popielnica marmurowa
3	termos
4	przycisk marmurowy
5	sprężyna gimnastyczna
6	popielnica marmurowa
7	przedm. szkl. f. Reich Nr. 105
8	przycisk marmurowy
9	przedm. szkl. f. Ząbkowice Nr. 131
80	nacz. emalj. f. Olkusz Nr. 61
1	popielnica marmurowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	popielnica marmurowa
6	8 klg. cukru
7	przedm. szkl. f. Reich Nr. 106
8	przycisk marmurowy
9	porcel. z fabr. Ćmielowa Nr. 6
90	popielnica marmurowa
1	wazon f. Reich Nr. 26
2	flaszka polowa
3	termos
4	przycisk marmurowy
5	spodenki lekko atletyczne
6	szkła Ząbkowickie Nr. 132
7	książka
8	przycisk marmurowy
9	termos
400	naczyn. kuch. f. Olkusz Nr. 62
307149	sieczkarnia kon. f. Wolskiego Nr. 1
311701	przycisk marmurowy
2	wazon f. Reich Nr. 31
3	popielnica marmurowa
4	porcel. z fabr. Ćmielów Nr. 10
5	przycisk marmurowy
6	popielnica marmurowa
7	termos
8	przedm. szkl. f. Reich Nr. 113
9	przycisk marmurowy
10	piłka
1	popielnica marmurowa
2	oszczep
311713	kieliszki f. Reich Nr. 15

Nr.	Nr.
311714	kula sportowa
5	popielnica marmurowa
6	przędza wełniana Nr. 151
7	nacz. kuch. z Such. Odl. Nr. 42
8	popielnica marmurowa
9	książka
20	przycisk marmurowy
1	popielnica marmurowa
2	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 70
3	flaszka polowa
4	popielnica marmurowa
5	przedm szkl. f. Reich Nr. 114
311726	przycisk marmurowy
311727	termos
8	popielnica marmurowa
9	piłka gumowa f. Wolbrom
30	cukru 8 klg.
1	przycisk marmurowy
2	dwie but. likieru f. „Etyl"
3	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 71
4	popielnica marmurowa
5	koszulka lekko-atletyczna
6	flaszka polowa
7	przycisk marmurowy
8	jeden komplet ping-pong
9	przedm. szkl. f. Ząbkowice Nr. 137
40	przycisk marmurowy
1	termos
2	przedm. szkl. f. Reich Nr. 115
3	popielnica marmurowa
4	spodenki lekko-atletyczne
5	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 72
6	przycisk marmurowy
7	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 73
8	książka
9	szkło z f. Ząbkowice Nr. 138
311750	przycisk marmurowy
312768	jedna para łyżew
323390	budzik okrągły z f. J. Konecki Kielce Nr. 5
336462	zegarek nikl. Record Nr. 2
336694	karabinek małokalibrowy
339143	rower marki Syrena f. Wahren
346169	budzik okrągły z f. J. Konecki Kielce Nr. 7
352634	pług z regul. syst. Sucheniego Nr. 9
356424	zegarek nikl. Record Nr. 1
379056	zegarek nikl. Record Nr. 9
383897	zegarek nikl. Record Nr. 6
384785	budzik z f. J. Konecki Kielce
408261	wiatrówka
412550	1 motocykl marki „Gillet" typ 350 cm. „Dookoła świata"
445551	oszczep
2	przycisk marmurowy
3	flaszka polowa
4	popielnica marmurowa
5	wazon f. Reich Nr. 21
6	kula sportowa
7	przycisk marmurowy
8	przedm. szkl. f. Reich Nr. 98
9	popielnica marmurowa
60	kieliszki Nr. 13
1	garnuszki dziecinne Nr. 3
2	przycisk marmurowy
3	przędza wełniana Nr. 46
4	popielnica marmurowa
5	cukier 8 klg.
6	przycisk marmurowy
7	nacz. kuch. f. Such. Odl. Nr. 37
8	szkło Ząbkowickie Nr. 126
9	popielnica marmurowa
70	naczynia kuch. f. Olkusz Nr. 54
1	piłka gumowa f. Wolbrom
2	przycisk marmurowy
3	termos
4	popielnica marmurowa
5	piłka gumowa f. Wolbrom
6	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 55
7	przycisk marmurowy
8	jeden komplet ping-pong
445579	przedm. szkl. f. Reich Nr. 99

Nr.	Nr.
445580	popielnica marmurowa
1	spodenki lekko-atletyczne
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	dwie but. likieru f. „Etyl"
6	popielnica marmurowa
7	szkło Ząbkowickie Nr. 127
8	książka
9	przycisk marmurowy
90	przedmioty szkl. f. Reich Nr. 100
1	popielnica marmurowa
2	termos
3	wazon f. Reich Nr. 22
4	przycisk marmurowy
5	pięć paczek proszku mydlanego
6	popielnica marmurowa
7	książka
8	przycisk marmurowy
9	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 56
445600	popielnica marmurowa
448836	zegarek z f. Konecki Nr. 14
479539	rower marki Syrena f. Wahren
490634	urządzenie pokojowe (gabinet)
494456	rakieta tennisowa
494551	książka lotnicza
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	popielnica marmurowa
4	nacz. kuch. z Such. Odl. Nr. 44
5	przycisk marmurowy
6	nacz. emalj. z f. Olkusz Nr. 78
7	popielnica marmurowa
8	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 142
9	książka o Piłsudskim
60	przycisk marmurowy
1	przedm. szkl. f. Reich Nr. 119
2	popielnica marmurowa
3	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 79
4	przycisk marmurowy
5	wazon f. Reich Nr. 33
6	popielnica marmurowa
7	przędza wełniana Nr 153
8	porcel. z fabr. Ćmielów Nr. 12
9	przycisk marmurowy
70	cukier 8 klg.
1	popielnica marmurowa
2	piłka gumowa f. Wolbrom
3	przycisk marmurowy
4	szkło z f. Reich Nr. 120
5	popielnica marmurowa
6	dwie but. likieru f. „Etyl"
7	wazon f. Reich Nr. 34
8	jedna książka
9	przycisk marmurowy
80	termos
1	popielnica marmurowa
2	koszulka lekko-atletyczna
3	szkło z f. Reich Nr. 121
4	przycisk marmurowy
5	termos
6	popielnica marmurowa
7	sprężyna gimnastyczna
8	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 80
9	przycisk marmurowy
90	termos
1	przycisk marmurowy
2	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 143
3	popielnica marmurowa
4	termos
5	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 81
6	przycisk marmurowy
7	flaszka polowa
8	przedm. szkl. f. Reich Nr. 122
9	popielnica marmurowa
494600	książka
495003	jedna para łyżew
516053	lornetka teatralna
517861	karabinek małokalibrowy
522010	dysk
527627	budzik okrągły f. J. Konecki Kielce Nr. 2
529206	komplet do umywalni

Nr. Nr.	
529643	popielnica marmurowa
532235	popielnica marmurowa
544376	**samochód f. „Polski Peugeot" karetka 5 HP. 2 drzwiowa 4-o miejscowa**
548695	zegarek nikl. Record Nr. 5
568201	naczynia emaljowane
589067	popielnica marmurowa
594565	wiatrówka
607113	zegarek damski złoty Elpa Wath na kopercie Nr. 29714 Nr. porz. 17
613689	karabinek małokalibrowy
620570	zegarek męski nikl. Nr. 19 Elpa Wath
633472	wiatrówka
662250	jeden motocykl marki „Gillet" typ 350 cm. „Dookoła świata"
681329	zegarek z f. Konecki Nr. 11
686951	nacz. kuch. z Such. Odl. Nr. 41
2	termos
3	popielnica marmurowa
4	wazon fir Reich Nr. 29
5	przycisk marmurowy
6	oszczep
7	popielnica marmurowa
8	piłka gumowa f. Wolbrom
9	przycisk marmurowy
60	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 67
1	popielnica marmarowa
2	przedm. szkl. f. Reich Nr. 110
3	termos
4	przycisk marmurowy
5	przędza wełniana Nr. 150
6	popielnica marmurowa
7	termos
8	przedm szkl f. Reich Nr. 111
9	przycisk marmurowy
70	wazon f Reich Nr. 30
1	przedm. szkl. z Ząbkowic Nr. 135
2	przycisk marmurowy
3	dwie but. likieru f. „Etyl"
4	flaszka polowa
5	popielnica marmurowa
6	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 68
7	jedna menażka
8	przycisk marmurowy
9	książka
80	popielniczka marmurowa
1	termos
2	porcelanowe garnuszki Nr. 8
3	szkło Ząbkowickie Nr. 136
4	popielnica marmurowa
5	koszulka lekko-atletyczna
6	przycisk marmurwy
7	piłka gumowa f. Wolbrom
8	popielnica marmurowa
9	cukier 8 klg.
90	przycisk marmurowy
686991	termos

Nr. Nr.	
686992	popielnica marmurowa
3	przedm. szkl. f. Reich Nr. 112
4	przycisk marmurowy
5	nach kuch. f. Olkusz Nr. 69
6	popielnica marmurowa
7	sprężyna gimnastyczna
8	porcel. z f. w Ćmielowie Nr. 9
9	przycisk marmurowy
687000	książka
700597	rakieta tennisowa
701330	pług z regul. Nr. 0 syst. Sucheniego Nr. 12
710729	rakieta tennisowa
711013	zegarek męski nikl. Elpa Wath Nr. 21
717299	jedna para łyżew
743511	popielnica marmurowa
749735	**samochód f. „Polski Peugeot" karetka 5 HP. 2 drzwiowa 4-o miejscowa**
758829	dysk
759841	popielnica marmurowa
763669	jedna para łyżew
774514	pług syst. Sucheniego Nr. 7
779377	rakieta tennisowa
783001	wazon f. Reich Nr. 23
2	nacz. kuch. emalj. f. Such. Odl. Nr. 38
3	popielnica marmurowa
4	serwis porc. f. Ćmielów Nr. 4
5	przycisk marmurowy
6	cukier 8 klgr.
7	przedm. szkl. f Reich Nr. 101
8	piłka gumowa f. Wolbrom
9	popielnica marmurowa
10	szkła Ząbkowickie Nr. 128
783011	kula sportowa
2	przycisk marmurowy
3	termos
4	menażka
5	popielnica marmurowa
6	jeden komplet ping-pong
7	przedm. szkl. f Reich Nr. 102
8	przycisk marmurowy
9	przędza wełniana
20	popielnica marmurowa
1	flaszka polowa
2	nacz. kuch. emalj. f. Olkusz Nr. 57
3	przycisk marmurowy
4	termos
5	popielnica marmurowa
6	piłka gumowa f. Wolbrom
7	przycisk marmurowy
8	dwie but. likieru f. „Etyl"
9	popielnica marmurowa
30	książka
1	przycisk marmurowy
2	termos
783033	popielnica marmurowa

Nr. Nr.	
783034	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 58
5	kieliszki kryształowe
6	przycisk marmurowy
7	wazon f. Reich Nr. 24
8	popielnica marmurowa
9	termos
40	przycisk marmurowy
1	piłka gumowa f. Wolbrom
2	popielnica marmurowa
3	szkło Ząbkowickie Nr. 129
4	termos
5	przycisk marmurowy
6	5 kg. mydła
7	popielnica marmurowa
8	nacz. kuch. f. Olkusz Nr. 59
783049	szkło f. Reich Nr. 103
783050	przycisk marmurowy
784826	popielnica marmurowa
788588	dysk
790831	aparat radjowy 2 lampkowy
794671	zegarek nikl. Record Nr. 3
804434	zegarek męski nikl. Elpa Wath Nr. 22
805072	dysk
805619	jedna para łyżew
814090	pług z kółkiem i krojem Nr. 0 syst. Sucheniego Nr. 4
818571	karabinek małokalibrowy
824232	rakieta tennisowa
855258	jedna para łyżew
856402	popielnica marmurowa
860789	jedna para łyżew
870292	barometr Nr. 2
871577	popielnica marmurowa
877830	aparat radjowy 2 lampkowy
880442	**główna wygrana wartości** zł. 150.000
891748	lornetka teatralna
914781	brona sprężynowa 5-cio zębowa fabr. Sucheniego Nr. 2
923200	jedna para łyżew
925497	budzik okrągły z f. J. Konecki Kielce Nr. 3
928015	karabinek małokalibrowy
944239	zegarek z f. Konecki, Nr. 16
945172	jedna para łyżew
947277	rakieta tennisowa
952335	budzik okrągły z fir. J. Konecki Nr. 4
976186	3 salaterki szklane f. Reich
985176	popielnica marmurowa
991202	zegarek z f J. Konecki Nr. 13
997971	pług syst. Sucheniego Nr. 5

UWAGA! Ostateczny termin odbioru wygranych fantów 15-go lutego 1930 roku.

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach.

Zmiany w rozkładzie lotów.

Z dniem 1 listopada r. b. na naszych szlakach powietrznych wchodzi w życie zimowy rozkład lotów, który obowiązywać będzie do końca lutego roku przyszłego.

W myśl tego rozkładu w okresie zimowym samoloty kursować będą codziennie z wyjątkiem niedziel w obu kierunkach na szlakach:

Warszawa — Katowice — Kraków (oprócz tego linja Warszawa — Katowice obsługiwana będzie trzy razy tygodniowo drugi raz dziennie)
Warszawa — Lwów,
Warszawa — Poznań,
Warszawa — Bydgoszcz — Gdańsk,
Katowice — Wiedeń.

Dwa razy dziennie z wyjątkiem niedziel w obu kierunkach na szlaku:

Katowice — Kraków,

trzy razy w tygodniu w obu kierunkach na szlaku:

Katowice — Brno — Wiedeń.

Kajuty samolotów są należycie ogrzewane, dzięki czemu panuje w nich normalna pokojowa temperatura, a podróż powietrzna odbywana w zimie jest tak samo wygodna, szybka i bezpieczna, jak w lecie.

Przerw w komunikacji lotniczej na okres zimowy nie przewiduje się.



